-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية-

-وزارة التعليم العالي والبحث العلمي –

-جامعة منتوري قسنطينة-

-كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية-

-قسم علم الاجتماع و الديمغرافيا-

- رقم التسجيل

- رقم التسلسلي

النقل الجوي –الطيران المدني- ودوره في التنمية الحضرية

دراسة ميدانيةبمطار محمد بو ضياف الدولي و بلادارة الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بمدينة-قسنطينة-

-مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري

اعداد الطالبة
بوجدرة لمياء

اشراف
أ.ذ غضابنة ياسمينة

أعضاء لجنة المناقشة

عبدالعزيز بودن	أستاذالتعليم العالي	جامعة منتوري –قسنطينة-	رئيسا
ياسمينة غضابنة	أستاذة محاضرة	جامعة منتوري –قسنطينة-	مشرفا /مقررا
اليامنة مرابط	أستاذة محاضرة	جامعة منتوري –قسنطينة-	عضوا مناقشا
زاهية سوداني	أستاذة محاضرة	جامعة منتوري –قسنطينة-	عضوا مناقشا

-السنة الجامعية2009-2010-

الفهرس

اللهم اني اسالك رحمة من عندك تهدي بها قلبي و تجمع بها امري و تزكي بها علمي و تلهمني بها رشدي و تعصمني بها من كل سوء .

شكرو عرفان وتقدير

الحمد و الشكر لله الدي وفقني و قدرني على انجاز هدا العمل حمدالا يوافي نعمه عزوجل

كما اتقدم بالشكر الجزيل الى استادتي الفاضلة

ا.د "غضابنة ياسمينة "

التي انارت لي طريق البحث و قدمت لي النصح و التوجيهات

كما لاانسى شكري و تقديري الى كل عمال وموظفي الادارة المحلية لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية على راسهم رئيس قسم التجاري و المبيعات و الى كل عمال مصلحة الطيران المدني و لكل من لم يبخلو علي بمساعدتهم المادية و المعنوية

كما لاانسى ان اهدي هدا العمل الى اغلى و احب انسانة عندي في الدنيا المراة التي لو عشت الدهر عشرا من المرات لن اوفي حقها و الى اغلى واحب انسان الى قلبي ووجودي والدي العزيز حفظهما الله واطال عمرهما والى كل افراد عائلتي العزيزةوالى كل اصدقائي والي الغالي الاخ والزوج الكريم.

وشكرا.

مقدمة

مقدمة:

لاتزال المدن مند القدم المنشاالاول للدول و تطورهاو المقياس لدرجة تحضرها فهي المراة العاكسة للبعد الاجتماعي و الثقافي و القتصادي و كدا السياسي للمجتمع و الميدان الافضل لاي دراسة علمية اد لعبت دورا كبيرا في تادية وظائف عديدة و متنوعة للانسانية وعبر كافة انحاء العالم من هدا المنطلق قد قطعت اشواطا كبيرة في التغيير و التحول لكل هياكلها و انشطتها وهدا ماجعلها تمر عبر عدة اشكال ومراحل اكتسبت من خلالها عدة خصائص و مميزات تنوعت حسب الظروف التي مرت بها الساحة الدولية خاصة تلك الحروب و الثورات التي تعرضت لها والتي اكتسبها عدة مميزات مثلا الثورة الصناعية و الاثار التي تركتها على المدن و التغيير الجدري الدي احدثثه في البنى الاساسية لها هده التغييرات لم تمس المدن بمفردها بل مست ايضا المجتمعات التي تقطنها وتركت بصماتها على نمط معيشتها باعتبارها ان الانسان بحاجة ماسة لكل ماتحتويه المدن من نشاطات .

حضي النقل في السنوات الاخيرة اهتماما متزايد من طرف الباحثين و اصحاب القرارالسياسي على حد سواء و يظهر دلك من خلال بعض الابحاث التي عرضت في الجامعات الجزائر او المعاهد او المدارس المتخصصة من جهة .

ومن جهة اخرى الاصلاحات التي تعرفها الجزائربصفة عامة وقسنطينة بصفة خاصة على الصعيد الاقتصادي وعلى المستوى السياسي والاجتماعي واصبح النقل اكثر فعالية و الحاحا في اية محاولة للتنمية الاقتصادية و بات من الضروري اخراج النقل من التهميش الدي يعاني منه مند عشرات السنين حيث اعتبر دائما قطاعا ثانويا ياتي من حيث الاهمية و الفاعلية بعد القطاعات الاساسية كالصناعة و التعدين و الزراعة ...الخ وهو في الواقع عنصر لايمكن ان ينفصل عن اية سياسة اقتصادية و اجتماعية و تقافية لانه سر نجاحها او فشلها و تقاس درجة التطور الاقتصادي و الاجتماعي للدولة من خلال درجة الحركة فيها من خلال مؤشرات حركة المسافرين او البضائع او الاموال و حتى حركة المعلومات في الوقت الراهن .

اما التنمية فكان لها الدور الكبير في الدراسات الاجتماعية لما تقدمه من خدمة للعنصر البشري في ازدهاره و تقدمه ورقيه و يسخر للانسانية و يدلل لها مختلف الوسائل و الطرق لاختصار شتى العمليات المستغرقة للطاقة والوقت والجهد .

فعوامل التنمية في نظر كثير من الباحثين تختلف حيث المعطيات و الظروف فمنهم من يعتبرها اقتصادية ومنهم من يؤكد على انها اجتماعية و منهم من يجمع بين الاقتصادية و الاجتماعية و على العموم فان التنمية كمصطلح عام يفيد التقدم الاقتصادي و الاجتماعي و التقافي ....الخ بغض النظر عن العوامل و الاسباب التي تساهم في دلك.

ان الدي يسافر الى الدول العالم المتقدم كالولايات المتحدة او اروبا تشده بالضرورة درجة الحركة التي يلاحظها في كل شيء ويدرك درجة التخلف التي تعيش فيها دول افريقيا و العالم الثالث.

ومن هدا المنطلق فان الدراسة تحاول الكشف عن العلاقة الرابطة بين النقل الجوي و التنمية الحضرية و الاثار المتبادلة بينهما ومحاولة الكشف عن مختلف الجوانب التي تحدثها عملية النقل في شتى القطاعات المكونة للمجتمع .

فالجانب النظري بدوره قسم الى اربعة فصول نلخص محتواها في الاتي

الفصل الاول :

حيت تم التطرق فيه الى موضوع الدراسة من حيث تحديد اشكاليتها و طرح تساؤلاتها بالاضافة الى اسباب اختيارالموضوع تم اهمية الدراسة و اهدافها بعد دلك تم تحديد الفرضيات و المفاهيم المكونة لموضوع الدراسة .

الفصل الثاني :

خصص هدا الفصل للتطرق الى الخلفية النظرية للنقل الجوي -الطيران المدني-حيث كان التطرق الى مراحل نشاة النقل الجوي –الطيران المدني-انماطه وانواعه ثم تقديم السمات التي يتصف بها والأهمية التي يحظى بها تم الانتقال الى الملامح العامة للادارة التشغيلية للنقل وأهم الموانىء والخطوط والمطارات.

الفصل الثالث:

ثم التحدث فيه عن الأطارالنظري للتنمية بحيث تم التطرق الى اهم نظرياتها عرض نقدها وسرد مختلف أنواعها تم انتقلنا الى اظهار مسيرة التنمية في الجزائر ثم الاطر المعرفية للتنمية الحضرية اين تناولنا الخصائص الحضرية ونمادج واتجاهات التنمية الحضرية مع ذكر معوقاتها.

الفصل الرابع :

حيث كان الانتقال والتطرق الى الجانب الميداني للدراسة والذي يتمحور حول "النقل الجوي و دوره في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة"

وثم التطرق فيه الى الجانب التاريخي والهيكل التنظيمي للمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية باعتبارها المؤسسة الوطنية الاولى لطيران المدني في البلاد ووصف لوضعية النقل الجوي بمدينة قسنطينة بمختلف مؤسساته و دلك باستعراض المداخل النظرية لنشاة المدن والمداخل النظرية لتحديد مجال البحث الحضري والنسيج الحضري بالجزائر ثم ذكر

ووظائف المؤسسة التجارية بصفة خاصة والاقتصادية بصفة عامة وتطرقنا الى علاقة النقل الجوي بالعلاقات العامة و علاقة النقل الجوي بالاتصال و علاقته بالتسويق و الترويج .

الفصل الخامس:

وهوالفصل الخاص بالاجراءات المنهجية للدراسة حيث تم التطرق فيه الى نوع الدراسة من حيت انتمائها النظري والمنهج المستخدم وادوات جمع البيانات بما في دلك الملاحظة و المقابلة الوثائق والسجلات والتقارير والاحصائيات الرسمية تم بعدها التحليل الميداني بالاضافة الى المجالات المختلفة للدراسة كا المكاني و الزمني و البشري و اخيرا العينة و كيفية اختيارها

الفصل السادس:

حيث تم من خلاله عرض و تحليل البيانات الميدانية من خلال بعض العمليات الاحصائية و حساب النسب المئوية تم تقديم قراءات تحليلية و تفسيرية لها بعد تم التوصل الى النتائج الدراسة حيث تم عرضها تبعا للفرضيات الجزئية و الفرضية العامة وصولا في نهاية الفصل الى النتيجة العامة للدراسة .

الجانب النظري للدراسة

الفصل الاول

1-اشكالية الدراسة.

2-تساؤلات الدراسة.

3-اسباب اختيار الموضوع.

4-اهمية الدراسة .

5-فرضيات الدراسة ومؤشراتها.

6-تحديد المفاهيم.

1-الإشكالية :

على الدولة ان تكون على استعداد للمساهمة في التقدم العلمي والتكنولوجي في مجالات التطوير أرقى وأسرع وسيلة نقل – الطائرة – وإيجاد الطرق التي يمكن اللجوء إليها في هدا الشأن .

إن نسق النقل الجوي في دول العالم الثالث ومنها الجزائر يتميز بعدم التكامل لاسيما من الناحية الاقتصادية والاجتماعية فهي لا تؤدي دورها بشكل المرجوبسبب التهميش وعدم الاهتمام به وعدم استغلاله رغم دوره الفعال وقدرته العالية في الشحن وسعة الحمولة في نقل الاشخاص والبضائع ومساهمته الفعالة في تطوير المجال الاجتماعي والاقتصادي.

إن وسائل النقل اخدت بتطور كبير جدا ولابد من المساهمة الدول بصفة عامة في هدا المجال وتطلع لأهم التطورات المستقبلية المحتملة لهدا النوع من النقل والتي من الضروري التفكير فيها مليا من قبل المسؤولين عن التخطيط ومراكز الأبحاث المتواجدة.

حتى لا تبقى الجزائر متخلفة عن مواكبة العالم والتكنولوجيا في هدا المجال .

لاشك أن الدول المتقدمة تكون سباقة في استخدامات الطائرات ذات الإقلاع الفوري والطيران الأفقي في إن واحد وعليه يجب الإلتحاق بالركب العالمي والتقدم التكنولوجي حتى وان كانت الدول النامية اقل نموا وأكثر تأخر عليها بتكثيف الجهود للوصول للغاية المنشودة .

كلنا بالطبع يدرك أهمية النقل باعتباره الشريان الذي يربط المجتمعات المختلفة وأرضهم ومصالحهم ويعتبر عنصر ا رئيسيا لتطوير المجتمعات وتقدمها وهو احد الوظائف الهامة في المدينة وحسب المؤرخ (كيلين) "انك آدا قيدت مواصلات امة من أهم الأمم فإنما تمحوها من الوجود."

الأمر الذي يستدعي إخراج النقل الجوي من التهميش والتخوف من استعماله باستمرار رغم ما يقدمه من فاعلية هامة على المستويات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية فهو يلعب دور هام في مجال الترابط السريع سواء بين الدول أو داخل الدولة نفسها بشكل متميز تفوق مردود يته إن استغل بشكل دائم مرد ودية اي وسيلة من وسائل النقل الأخرى.

ولهدا ندرك ان من الصعب والمستحيل بالنسبة للاستعمالات الصناعية والاجتماعية التجارية والثقافية و السياحية ان تؤدي وظائفها داخل المجال الحضري وتخفف تنمية دون حركة الناس والبضائع بين استخدامات الأرض المختلفة وأحيانا تكون متباعدة فهو يعمل على تقريبها واختصار المسافات الطويلة بينها محققة ربح الوقت والجهد وتفاديا للعديد من المشاكل كا الحركة المرورية التي تعترضها وتعاني منها وسائل النقل الأخرى .

وليس من شك ان الخدمات الجوية والنقل الجوي قد تطورت وازدادت أهميته لكي يحقق رغبة أصحاب رؤوس الأموال المنتشرة على أوسع مدى وهي تكفل لهم الانتقال السريع والإشراف على مصالحهم المتزايدة والمتشابكة ويعنى دلك إن الخدمات الجوية تضع اعتبارها خدمة نقل الركاب اما السلع والمنتجات فإنها لازالت إلى ألان لا تقدر و لا تمثل إلا قدرا ضئيلا للغاية من الحمولة الكلية للطائرات ويهدف إلى منع والتقليل من اختناق المرور و الاخد بعين الاعتبار ان النظرة التنظيمية لنشر هدا القطاع الهام والمميز جدا .

لقد أصبح النقل الجوي بكافة صوره يتسم غالبا بطابعه الحضري ودولي بسبب ارتفاع سرعة الطائرة التي تعتبرها الحدود الجغرافية والإقليمية .

أصبح النقل الجوي من الأمور التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي والتنمية الحضرية ولم يعد القانون الجوي مبني على المهام التي تتحكم في العلاقات سواء كانت اجتماعية إدارية اوقانونية ناشئة عن الاستغلال الجوي او يقتصر على دراسة المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية فحسب بل يعتمد على كافة صور النقل الجوي والاستغلال الجوي للمدينة بسرعة فائقة تمكننا من الوصول إلى ابعد المسافات في زمن قصير تعجز عن تحقيقه غيرها من المركبات النقل الاخرى ولاستغنائها عن الطرق الممهدة مما يجعلها قادرة على القيام بدورها للخدمة المجتمع والاقتصاد وكفالة استمراره تحت مختلف الظروف وكما قال سافاتيه - عالم اجتماع-(وسط التكنولوجيا حضريا).

ولهدا لم يعد لهوا لمحبي المغامرة أو وقفا على طبقة متميزة أو غنية بل صار للكافة وإدراك أهمية مجال الركاب والبضائع بعد ان تناقصت الاخطار الجوية .

بحيث أصبحت الطائرة أكثر أمنا وسلامة من وسائل النقل الأخرى بعد ان تأكدت السلامة الجوية كمبدأ يسود الطيران الحضري ولم تعد ضربا من ضروب الخيال .

ويكفي التدليل على صحة ماتقدم تصفح الإحصائيات الرسمية عن منطقة الطيران المدني الحضري والدولي أو على المنظمات الإقليمية المهتمة بشؤون الملاحة الجوية تلك الإحصائيات التي تمكن على أساس أحداث السلامة في المجال الطيران.

- ونظرا لأهمية التي اكتسبها النقل الجوي في عصرنا الحالي جعلنا نتفاءل على وقع ودور ووضعية النقل في مجتمعنا .

- هل النقل الجوي باختلاف أنواع النقل الأخرى يحدث تنمية حضرية؟

- ماهي أهم عوامل النظام النقل الجوي بمدينة قسنطينة ؟

- هل أصبح النقل الجوي يتسم بدوه الاقتصادي (سياحي-التجاري) والخدماتي أكثر من طابعه التقني ؟

- هل أصبحت التنمية الحضرية في المدينة تتطلب الاعتماد على النقل الجوي وسرعته في العصر الراهن اكثر من غيره من وسائل النقل الاخرى؟

- هل أصبحت النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية تستوجب استعمال النقل الجوي لاحداث تنمية حقيقية ؟

- هل ازدادت أهمية النقل الجوي في مجال نقل البضائع والمسافرين بعدما وضعت سياسات تدرس عامل التكاليف النقل ومحاولة تخفيضها .

-هل يعد التخوف من استعمال النقل الجوي احد معوقات التنمية بمدينة قسنطينة .

-ماهي أهم المشاكل التي تعاني منها مدينة قسنطينة في مجال النقل الجوي وماهي استراتيجيات الواجب إتباعها لمعالجة الوضع ؟

2-أهمية الدراسة : تكمن أهمية الدراسة فيما يلي :

1- نظرا لأهمية التي يكتسبها النقل (بصفة عامة)النقل الجوي في الأبحاث والدراسات المعاصرة ودوره .

2- ووظيفته ورقي مستوى الأداء والعمل داخل المؤسسات الحديثة ونظرا لمنزلته التي يسعى للاستفادة منها واكتسابها.

3-النقل الجوي في علاقة مستمرة بالنظام القائم في مختلف مؤسساته والتي هي في علاقة مستمرة مع مختلف المؤسسات الاجتماعية التي هي في اتصال معه فلا يمكن الفصل بينه وبين الضرورة التي تربطه بالمجتمع ويحققها له وهي بتوفيره لخدمات اجتماعيه واقتصادية في غاية الأهمية.

4- المكانة التي يكتسبها و التي وصلت إليها شركات الطيران كالخطوط الجوية الجزائرية في المجتمع المتواجدة فيه وجوهر وطابع ومميزات العلاقات الاجتماعية والاقتصادية المتبادلة في دلك .

<u>3-أسباب اختيار الموضوع :</u>

1-طبيعة العمل في مؤسسات الطيران يفرض علينا هدا النوع من الدراسة .

2-النقل الجوى هو ظاهرة ونشاط خدماتي وتنموي حضري وحديث داخل المجتمعات .

3-قلة ونقص كبير من حيث الدراسة في مجال النقل الجوي والطيران .

4-محاولة التعرف على واقع النقل الجوى – الطيران المدني – ودوره في التنمية الحضرية للمجتمع الجزائري لاسيما القسنطيني .

5-قابلية الموضوع للبحث بالإضافة إلى الأهمية التي يكتسبها موضوع البحث.

<u>4-أهداف الدراسة :</u>

-نسعى من خلال دراستنا تحقيق الأهداف التالية :تبيان دور النقل الجوي في رفع وتطوير وتحسين مستوى أداءه من خلال شركات الطيران والسعي للتعرف على واقعه في هده المؤسسات الخدماتية والاجتماعية في المجتمع (أهداف عملية).

1 -إن النظام النقل الجوي في الجزائر ينطوي على اعادة تدعيم أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي ينشدها المجتمع.

2 -الهدف من هده الدراسة هو التحقيق من مدى خدمة النقل الجوي لاهداف التنمية الشاملة والوقوف على العلاقة بين نظام النقل والتنمية باعتبارها مطلب أساسي من مطالب السياسية للنقل في البلاد

3 - إظهار استخدام التكنولوجيا الحديثة في ميدان النقل والدي يعد من أهم أسباب التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

4-التحقق من الدور الذي يمكن ان تلعبه الوسائل التكنولوجية في تطوير عملية النقل والتنقل ومن تحقيق أو خدمة أهداف التنمية .

5-الهدف هو تبيان الإصلاحات في قطاع النقل الجوي التي اعتمدتها الجزائر وفيما ادا كانت توفر الشروط اللازمة والكافية لتحقيق تنمية شاملة .

6- نقص الاهتمام بالوسائل النقل الجوية التي تملك إمكانيات كبيرة لشحن البضائع ونقل المسافرين

5-الفرضيات:

الفرضية العامة:

التعرف على النقل الجوي –الطيران المدني –والتنمية الحضرية بمدينة قسنطينة .

وتندرج تحت فروض جزئية التالية

*-الفرضية الجزئية الاولى:

-يساهم النقل الجوي في تنمية الاقتصاد وانعاشه وتلبية حاجات و مطالب المجتمع .

*-الفرضية الجزئية الثانية:

النقل الجوى يمكن الاشخاص-المسافرين- والسلع والبضائع من قطع اكبر المسافات في اقل وقت وباقل جهد.

*-الفرضية الجزئية الثالثة:

-المشاكل التي يعانى منها النقل الجوي من التهميش و التخوف من استعماله اثر سلبا على الاقتصاد والمجتمع .

6-تحديد المفاهيم

1-مفهوم النقل:

-هو مجموع الحاجات للاتصالات والمبادلات التي تقرر بين الخصائص المدنية الثلاث سكن شغل وترفيه والمسببة لحركة الذهاب والإياب وتكون شدتها كبيرة بمقدار أهمية التجمع الحضري.

- يعرف على انه خدمة وجدت لنقل الأشخاص بواسطة وسيلة نقل معينة حيث تكون التنقلات نقطة بدايتها ونهايتها داخل التجمع الحضري أين تكون الحاجات الافراد متوفرة من خلال التعريفين السابقين يمكن استخراج أهم النقاط التي يتناولها التعريف وهي ان

- النقل الحضري داخل المدينة لا يتعدى نسيجها الحضري داخل مدينة ذات تجمع حضري موحد اي ان النقل داخل المدينة قد يكون داخل مدينة ذات تجمعان حضريان مثل عدة بلديات ذات امتدادات عمرانية مندمجة ففي هده الحالة يكون النقل عبارة عن النقل حضري اما آدا كان النقل داخل المدينة بين عدة تجمعات حضرية منفصلة بفضاءات شاغرة ففي هده الحالة يكون النقل عبارة عن نقل شبه حضري.

- يتم النقل الحضري بواسطة وسيلة معينة اي ان وسائل النقل الحضري مختلفة حسب نوع الوسيلة ومسلكها ادا نجد وسائل نقل جوية وسائل نقل عبر سكة الحديدية وسائل نقل برية طرقية بواسطة الحافلات والسيارات.....الخ.

<u>2-مفهوم النقل الجوي</u>

هو الخدمة التي وجدت لنقل الأشخاص والبضائع والسلع بواسطة الطائرة ودلك داخل مدن الدولة الواحدة أو بين مدن وأقاليم لدول أخرى وينقسم النقل الجوي الى قسمين هما

<u>ا-النقل الجوي داخلي</u>

النقل الجوى الداخلي هو الدي يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة مثال النقل الذي يتم عن طريق الجو بين قسنطينة والجزائر العاصمة.

<u>ب-النقل الجوي الدولي</u>

يعرف هدا النوع من النقل بكونه دلك الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة مثال بين المدن الجزائرية وبقية بلدان العالم (1)

3- <u>الطيران المدني</u> وهو يضم عمليات الإقلاع والهبوط والتحليق في الجو –الهواء- بواسطة الطائرة بحيث تقوم بنوع من المناورات من فوق سطح الأرض داخل اقليم محدد اوبين نقطتين وفقا لما ينص عليه القانون الدولي للطيران المدني بحيث خصص لإغراض منها نقل الأشخاص والبضائع .

4- <u>الدور</u> وهو الوظيفة الممارسة من طرف جهة معينة بحيث تؤثر على جهة أخرى .

1-عدلي امير خالد عقد النقل الجوي –قانون الطيران المدني –دار المطبوعات الجامعية –الاسكندرية ص256.

5-التنمية

-وفي تحديد المفهوم التنمية نجد أنفسنا أمام عدة تعاريف وعدة أراء حول هدا المصطلح فإنها إحدى العمليات التي تهدف إلى تدعيم القدرة الذاتية للمجتمع وتحقيق الأهداف المحلية والقومية بالطرق المنهجية التي يستخدمها أخصائيين مدربون وتكفل مشاركة كل القطاع بموارده البشرية والمالية في تخطيط برامج التنمية وتنفيذها استجابة للاحتياجات المحلية من ناحية ومساهمة في تحقيق الأهداف من ناحية أخرى (1)

-والتنمية هي العملية أو المجموعة من العمليات المرسومة والمخطط لها تخطيطا سليما يهدف لأحداث تغيير اجتماعي موجب من اجل المجتمع العام الكبير أو المجتمع المحلي الصغير ودلك لتحقيق الأهداف التي يصبو إليها أعضاء الجماعة الدين يكونون المجتمع وبمعنى أخر هي العمليات التي تبعد بقصد ووفق سياسة عامة معينة لاحدات تطور موجب وتقدم اجتماعي واقتصادي وثقافي ملموس للناس وبيئتهم (2)

-ويرى بعض العلماء الاجتماع بان التنمية القائمة على الاعتماد على الذات والوعي الكامل لدورها وبعدها البيئي (3)

-وهي توفير عمل منتج ونوعية من الحياة الأفضل لجميع الشعوب وهو ما يحتاج إلى النمو كبير في الناحية الإنتاجية الدخل وتطوير للمقدرة البشرية وحسب هده الرؤيا فان هدف التنمية ليس مجرد زيادة الإنتاج بل بتمكين الناس من توسيع نطاق خبراتهم وهكذا تصبح عملية التنمية هي عملية تطوير القدرات وليس عملية تحصيل المنفعة أو الرفاهية الاقتصادية فقط بل بارتفاع بالمستوى الثقافي والاجتماعي والاقتصادي ويبين دلك ان حاجات الإنسان لفرد ليس كلها مادية لكن تحتوي أيضا على العلم والثقافة وحتى التغير والحفاظ على البيئة والممارسة الأنشطة الخلاقة وحق المشاركة في تقرير شؤون الإفراد بين الأجيال الحالية والمقبلة (4)

(1) احمد مصطفى خاطر التنمية المجتمع المحلي المكتبة الجامعية الإسكندرية 2000ص211 .

(2) نخبة من الاساندة في الجامعات العربية دراسات في المجتمع العربي 1 اتحاد الجامعات العربية عمان1985 ص68.
(3) احمد سرحان منهاج الخدمة الاجتماعية لحماية البيئة من التكون ط1 الفكر العربي القاهرة 2005ص28 .
(4)خالد مصطفى قاسم إدارة البيئة والتنمية المتعاملة في ظل العولمة المعاصرة الدار الجامعية الإسكندرية 2007ص 19.

ادن يمكن القول إن التنمية هي الجسر الذي تعبر الهوة من الفكر الواقع والفعل الدي يحدد تبينا ويجسد فكرة ويعين مقصدنا فضرورة فعل إرادي يقطع المسافة بين الواقع لنرضى عنه .واقع نرجوه لتجاوز التخلف وتحقيق التقدم حين ينحل التناقض بينهما في فعل التطوير وتغيير من هنا فان عملية تمثل جهدا يحقق غاية ومقاومة تقهر الجهود وعوائق الحركة وغاية تسعى إليها ونحققها بجهدنا المستمر (1)

-إن التنمية هي دلك التغيير المخطط والمقصود بهدف التحسين الحياة وتطويرها مجتمع ما للوصول إلى الخبرة ورفاهية (2) .

بالاعتماد على العملية المساعدة الداتية ومشاركة سكان المجتمع انفسهم (3).

هدا التغيير يتناول كافة فئات المجتمع ويشمل جوانبه المادية والمعنوية (4).

فيهتم بوضع مستوى الحياة اجتماعيا واقتصاديا وثقافيا وبكافة الموارد الطبيعية البشرية الفنية والمالية المتاحة (5).

-وقد ظهرت رؤية جديدة لمفهوم التنمية وهي ان الدول النامية في حاجة إلى تحقيق تنمية متواصلة من اجل تطوير المجتمعات ولاشك إن هدا لا يمكن حدوثه من خلال استراتيجيات التنمية السائدة التي غالبا ما تكون مدمرة للبيئة فتعتمد التنمية على تهيئة الفرص التي تتيح للملايين من البشر استغلال إمكاناتهم في ظل المستوى معيشي معقول (6) .

.(1) أمال لبعل آلية التسيير الحضري والتنمية المحلية مفكرة نبيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص تنمية حالة بسكرة –التنمية الجامعية 2003- 2004 ص 46.

(2)PETE. R.DAY <u>SOCIAL WORK AND SOCIAL .CONTROL</u> N.Y.PRENTICE HALL.ENGLEWOOD .LNC.1982)p75

(3)kettner petr.M.A <u>FRAMEWORK FOR COMPARING PRACTICE MODELS IN SOCIAL</u> servicereview.O1.49.DEC.1985.**P33**

(4) محمد فايز عيد سعيد مشاكل التنمية في العالم الثالث دار الوطن الرياض1984ص87.

(5)عبد الهادي محمد والي التنمية الاجتماعية الإسكندرية دار المعرفة الجامعية 1982ص50ص51 .

(6)مريم احمد مصطفى –إحسان حفظي قضايا التنمية في الدول النامية دار المعرفة الجامعية الإسكندرية بت ص212.

-فقد أصبحت كلمة التنمية متجانسة في العالم الحديث بكثرة بينما في الوقت نفسه هنالك تعريف متفق عليه على ان هده النظرية لا تزال مبهمة ونقطة البداية الهامة كما يرى "برنستين" إن التنمية يمكن إن تعنى: الزيادة في المقدرة الإنتاجية للمجتمع وتأسيس طرق جديدة وأفضل الأداء الأشياء وصيغا لأشياء بشكل يحقق ثروات وهنا هو يؤكد ان التنمية ليست مرادفة للنمو الاقتصادي ولاحظ ان التغيير الكمي والكيفي في التعريف يستند على شرح لمادا تعتبر التنمية معيارية كما تعتبرها نظرية تحليلية .

- يعرف" **نبيل جامع وزملائه** " التنمية على أنها : حركة التغيير الارتقائي الجدري المستمر المخطط في بناء الأجهزة ودلك من خلال مركب الأنشطة التنموية المتسابقة والمتكاملة والشاملة والمتوازنة حكوميا والدي يتمثل في الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية والمادية والبشرية لتحقيق العدالة التوزيعية للمردودات التنموية المتزايدة من خلال الرخاء الاقتصادي والرفاء الاجتماعي والرخاء النفسي للسواد الأعظم للسكان (1).

-وعند **"البروفيسور كيم** " التنمية هي العلاج لتخلف البيئة هي تنمية لقواعدها وأركانها بغض النظر عن مستوياتها سواء كانت التنمية الريفية أو التنمية الحضرية أو التنمية الاقتصادية أو التنمية الاجتماعية.

ولا يوجد على ظهر الأرض مجتمعا بلغ التنمية فالدنيا كلها لازالت مختلفة طالما ان التنمية هي مصطلح مثالي وبالتالي مصطلح المجتمع النامي مصطلح خاطئ في المجتمع يمكن فقط ان القارات بين بعضه البعض فيما يتعلق بالمتغيرات أو الخصائص البنائية التي تحدد درجة مرونتها البنائية وعلى أساس هده المرونة يمكن تسميتها أو تقسيمه إلى مجتمعات أكثر أو اقل تقدما في عملية التنمية (2) .

---

(1) محمد نبيل جامع التنمية في خدمة الأمن القومي منشاة المعارض الإسكندرية 2000ص57.

(2) أمال لبعل مرجع سابق47.

-ويرى **"وفيق اشرف حسونة"**: ان التنمية هي مفهوم عام ومعنوي يمكننا تحديده في مجال السوسيولوجي على انه عملية مشحنة ثؤثرفهي الركيزة التي تقوم على القدرات في التنبؤ بالنسبة للبيئة (1).

-ويمكن تعريف التنمية بأنها التي تحدث في وجود درجة من الكفاية في الدولة والتي يعبر عنها بالقدرة القومية والتي يمكنها ان تسيطر على التدخلات بين المنظومات الثلاث : الحيوية والصناعية والاجتماعية كمكونات رئيسية لبيئة الإنسان المعاصر ودلك من خلال التطبيق السليم للتكنولوجيا العلمية المناسبة من القائمين على المجالات السياسية الاقتصادية والاجتماعية (2).

-كما تعتبر شكل من اشكال التغيير الاجتماعي والثقافي للمجتمع وهي عملية موجهة نحو تحقيق أهداف محددة للمجتمع كدا تحقيق نمو مستمر في الناتج القومي الإجمالي يؤدي إلى تحسين في مستوى المعيشة للأسر والإفراد اي إن التنمية يجب ان تنظم أيضا تحسين مستوى المعيشة للمواطنين وإتاحة الفرصة المناسبة امامهم للمشاركة في صنع القرار ودمجهم جميعا في دولة عصرية بوصفهم مواطنين لهم نفس الحقوق وعليهم نفس الواجبات (3).

لدا وفي إي مجتمع من المجتمعات البشرية أينما كان موقعه الجغرافي فان التنمية عادة عملية مركزية ومتعددة الجوانب .

وهي تعني على المستوى المهارات للكفاءة الإنتاجية والحرية والإبداع والاعتماد على الذات وتحديد المسؤولية ان تحقيق لجانب من جوانب التنمية إنما يرتبط ارتباطا وثيق الصلة بوضع المجتمع بأكمله وعلى المستويين الداخلي والخارجي في إطار الجانبين السياسي والاقتصادي (4).

---

(1) أمال لبعل مرجع سابق ص49.

(2) وفاء احمد عبدا لله نحو وضع استرتيجية قومية من التطور البيئي القاهرة المعهد التخطيط القومي أغسطس 1988 ص10.

(3) مجد الدين عمر خيري خمش علم الاجتماع الموضوع والمنهج دار مجد الأولى للنشر عمان 1999 ص217.

(4)محمد صبحي فنوص أزمة التنمية ط1 الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان .ليبيا 1992 ص69.

وكل خطوة نعتبرها بإرادتنا نحو أهداف تتفق عليها وتقتنع بها هي نشاط سياسي مبدع تصبح من خلاله الأفكار واقعا نحياه بعد ان كانت هدفا نسعى إليه لتعمل من اجله هدا النشاط المبدع الذي تغيره بيئتنا وتحمل به حياتنا من شانه ان يغيرنا كما انه في نفس الوقت يغير معالم وجودنا تغييرا جغرافيا لا يتوقف عند استعمال مظاهر التقدم الخارجية .

إن التخلف حالة والتنمية لتجاوز هده الحالة وكل جهد تنموي حقيقي هو انتقال إرادي من واقع مختلف ممكن تمتلك شروطه الموضوعية والذاتية. حيث تنقض تخلفنا فلا تعد أو نستسلم بلا سعي إلى تجاوزه لتحرر له إمكاناتنا الكامنة ونحرربه أنفسنا من تخلف مفروض (1)

فالتنمية ببساطة ماهي إلا تغيير كبير وقوي يحرك الأمة نحو دلك النوع من الأنظمة الاقتصادية والاجتماعية التي تقررها وتحدثها لنفسها في دلك التعبير هو الأنماط المجتمعية التي تسمح للمجتمع ليس فقط بتحقيق القيم الإنسانية الأفضل بل وأيضا بزيادة قدرته على التحكم والسيطرة على بيئته ومكانته السياسية بزيادة مدى سيطرة لافراده والتحكم في توجيه امورهم وشؤونهم .

ويعد **"سعد الدين إبراهيم** "التنمية بأنها انبثاق ونمو الإمكانيات والطاقة الكامنة في كيان معين بشكل عام وشامل ومتوازن سواء كان هدا الكيان هو فرد أو جماعة او مجتمع ولهدا التعريف عناصر أساسية هي :

-التنمية عملية داخلية ذاتية.-التنمية عملية ديناMكية ذاتية (2) .

-التنمية ليست طريقا واحدا او اتجاه محددا مسبقا وانما تتعدد طرقها واتجاهاتها باختلاف الكيانات والإمكانيات الكامنة داخل كل الكيانات ويرى إن عملية التنمية تنطوي على شطرين الأول هو أزمة كل المعوقات التي تحول دون انبثاق الإمكانيات الداتية الكامنة داخل كيان معين اما الثاني هو توفير الترتيبات التي تساعد نمو هده الإمكانيات الإنسانية المتبقية إلى نقص حدودها .ويرى" جونز" إن التنمية أكثر من النمو أد يجب إن تكون تنمية اجتماعية ويجب إن يكون التقدم اتجاه الذاتية الاجتماعية وتحسين مستوى جودة الصيانة .(3)

---

(1) نبيل رمزي عدي ابوطاحون التنمية .كيف .ولمادا دار الفكر الجامعي .الإسكندرية 1992ص12.

(2)- نبيل رمزي عدلي ابو الطاحون التنمية كيف ولمادا ؟ دار الفكر الجامعي الإسكندرية 1992ص 12 .

(3)- جو هام الاجتماع المقارنة والنظرية الاجتماعية مبعد الثلاثة أعوام جمال محمد دار المعرفة الجامعية الإسكندرية 2002ص 166 .

والتنمية هي مصطلح يعني اليوم تجربة كلية شاملة فيها تتشابك فيها عوامل متعددة وتضم كل المجالات الحياة الجماعة وعلاقتها بالعالم الخارجي ووعيها بنفسها وبهدا تصبح النظرة الجديدة للتنمية منطلقة من تصور إنساني واسع المدى يلح دائما في وضوح على هدا المبدأ وهو ان الإنسان يجب ان يكون أداة العمل والمنتفع منه في هده التجربة في الوقت نفسه وانه ينبغي إلا نعتبر التنمية موجودة لتحديد المجموعة والأهداف الشاملة ترتكز على نحو أكثر تصميما بشكل تدريجي على الإنسان على التنمية لكل فرد (1).

---

(1)فيدير يكو مايو ثاراجوتا نظرة في مستقبل البشرية محمود على الجمعية المصرية لنشر المعرفة والتفافة العالمية 1987ص83.

6-التنمية الحضرية

تعرف **"منال طلعت محمود "** التنمية الحضرية "على انها عملا جماعيا تعاونيا ديمقراطيا يشجع مشاركة المواطنين وبنظمها و يوجهها نحو تحقيق و احداث التغيير الاجتماعي المطلوب بقصد نقل المجتمع الحضري من وضع اجتماعي معين الى وضع افضل منه ورفع و تنسيق مستوى معيشة الناس اقتصاديا و اجتماعيا (1)

اما "فوستر" فيرى ان التنمية الحضرية تشمل وضع برامج للتدريب المهني و تكاليف الاسكان المنخفضة حيث ان هده البرامج تؤدي الى انخفاض عدد العاطلين عن العمل (2)

وتعرف التنمية الحضرية بانها "مجموعة العمليات التي تعلم الاعتماد على النفس وتعبئة كافة الطاقات الامكانيات والقوى وتحديد اوجه التقدم استراتجيا وتكتيكينا على ضو ء الطاقة الوظيفية منظور اليها في تطويرها من ناحية وبين القوى المعاصرة و الضاغطة وكدا الواقعة لنا في عالم متغير من ناحية اخرى. (3)

فالتنمية الحضرية هي "عملية تطوير المجتمعات الريفية الى مجتمعات حضرية كما تشير كدلك الى المجتمعات الحضرية و نموها.

وتشير التنمية الحضرية كدلك الى "زيادة الكثافة السكانية بما يتعدى 2000 نسمة في الكيلو متر مربع وكبر حجم المدينة بما يزداد عن 10000 نسمة واشتغال الافراد بالانتاج وتوزيع التكنولوجيا وسيادة المهن التجارية والصناعية والخدمات وترتبط بنمو النواة وتنسيق الضبط الاجتماعي الدي يقوم على الاتجاهات الاجتماعية و الثقافية التي تؤدي الى تنمية المدن (4).

1-منال طلعت محمود التنمية المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2001 ص 71.

2-c bouni l’enjeu des indications du dévelopement-notions siences et sociétés1998 vol 6.

3-محمد عبد الفتاح محمد الاتجاهات التنموية في ممارسة الاجتماعية المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2002 ص311 .

4-حسن علي حسن المجتمع الريفي و الحضرى المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 1991 ص311.

وتعني التنمية الحضرية كدلك التغيرات المواجهة التي تعتري المدينة و تشمل هده التغيرات المساكن وبناء العمارات الشاهقة وانشاء الشوارع والاحياء و غرس الاشجار (1).

و في المجتمعات الريفية حيث كان ينظر اليها على انها عملية تركز على تعاون السكان مع الجهود الحكومية بهدف التنسيق بين الخدمات الزراعية والصحية ولكن تقرير الحالة الاجتماعية لسكان العالم عام 1957 اكد ضرورة الاهتمام بالمجتمعات الحضرية وهدا حسب هيئة الامم المتحدة (2).

وفي النصف الثاني من القرن العشرين ظهر مفهوم جديد للتنمية الحضرية فقد كتب **"سكوت"** 1969 بحثا عن المشاكل الحضرية تتضمن الحاجات الفسيو لوجية و الاجتماعية للمدن واهتم بالاحياء المتخلفة تم ظهرت اعمال تتعلق ببرامج تجديد المدن وبرامج نمودجية و يتمتل دلك في حركة تخطيط المدن و القرى في بريطانيا عام 1947 وفي عام 1968 ظهر نوع من التنمية يهتم بحركة الاسكان وهكدا ترتبط التنمية الحضرية بعملية التخطيط فهي تضع وسائل و اهداف ترتبط بنمط استخدام الارض.

ويتضح من خلال التعاريف السالفة الدكر ان التنمية الحضرية "هي مجموعة من العمليات و البرامج الجماعيةو التعاونية و الديمقراطية التي تعلم الاعتماد على النفس وتعبئة كافة الامكانيات والطاقات و القوى الموجهة اساسا نحو تحقيق و احداث التغير الاجتماعي المطلوب ونقل المجتمع الحضري من وضع اجتماعي معين الى وضع اجتماعي افضل منه ورفع وتنسيق مستوى معيشة الناس اقتصاديا و اجتماعيا(3).

-1حسن علي حسن مرجع سابق ص175.

2-منال طلعت محمود التنمية المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2001 ص 69.

3--خلاف بو مخيلة جمهور الطلبة الجزائريون و وسائل الاعلام المكتوبة -رسالة ماجستير - جامعة منتوري قسنطينة 2006 ص12.

7-المدينة

عندما نحاول تعريف المدينة فإننا نجد صعوبة متعارف عليها بين علماء الاجتماع وليست هده صعوبة خاصة باصطلاح المدينة وحده لان هنالك عدد قليل من المصطلحات السوسيولوجية تحظى باتفاق خبراء التعاريف ومن الملاحظ ان الكثيرين

يدركون مادا نعنى بكلمة المدينة ولكن احد لم يقدم تعريفا مرضيا.

-المدينة من الناحية السوسيولوجية الفنية البحثة عبارة عن فكرة مجردة ولكن العناصر التى تكون منها مثل الإقامة والبناءات الداخلية وسائل المواصلات الخ عبارة عن موجودات مشخصة لها طبائع مختلفة (1).

ولدلك فان ما يجعل المدينة شيء محددا هو دلك التكامل الوظيفي المحدد لعناصرها المختلفة على هيئة وحدة كلية ومع دلك لا يكون للمدينة وظيفة واحدة بل انه البحث أتبث ان لها عدة وظائف وليس معنى هدا ان كل المدن لها نفس الوظائف المدينة لهدا توجد في كل المدن بلا استثناء(2).

-وأدا انتقلنا الى الجانب المعماري الهندسي الدي سا قه **"بور"** إلى الجانب الاجتماعي الذي يهتم بالتفاعل الاجتماعي داخل المدينة نجد التعريف الذي وضعه **" لويس ويرث"**حول المدينة "إن المدينة هي المكان الدي يحتوى على تجمعات هائلة من السكان كما تقام فيها مراكز محددة تعمل على إشعاع الأفكار والممارسات التي تنمي أسلوب ونمط الحياة الحضرية الحديثة داخل المدينة (3)

---

(1) غريب محمد سيد احمد علم الاجتماع الحضري- دار المعرفة الجامعية الاسكندرية- 2006 ص71.

(2) محمد عاطف غيث علم الاجتماع الحضري- دار المعرفة الجامعية الاسكندرية- 1995ص124.

3. **wieth lewis urbanism as way of life ny 196 p.145**

- وكما يرى" **شومبار دولو"**

.بأنه يوجد الكثير من الباحتين الدين يؤكدون على البعد التنائي للمدينة من حيث أنها ذات الوقت إطار مادي و مركب اجتماعي تقافي(1).

- تعريف" **جورج زيمل"**

يعرف زيمل المدينة على أنها تلك الروابط السوسيولوجية بين الإفراد والجماعات في وسط امتداداته الطبيعية والوظيفية بعيدة ابعد الحدود هو المجتمع المترو بوليس(2).

وهكذا تمزج تعار يف المدينة في مؤلفات علم الاجتماع الحضري بين عنصرين أساسيين هما العنصر الانساني الاجتماعي والعنصر الجغرافي الفيزيقي.

تعريف **زيمرمان و سوروكين**

يرى كل منهما إن تعريف المدينة على أساس البعد الواحد كالبعد التاريخي او الاحصائى يجب إن ياخد بالمتغيرات التالية والتي هي خصائص يمكن من خلالها التفرقة بين المجتمع الحضري والمجتمع الريفي وهي (3) .

1-المهنة

2-متغير البيئة في كلا المجتمعين و تاتيرها في نشاطها الاجتماعي .

3-متغير حجم المجتمع المحلى .

4- متغير الكثافة السكانية.

5-متغير التجانس واللاتجانس .

6-متغير التمايز والتشريح الاجتماعيين.

7-متغير عمليات التنقل والإقبال على المكان .

8-متغير التفاعل الاجتماعي وأنماط الاتصال والتواصل.

1-)محمد بو خلوف -التوطين الصناعي و القضايا المعاصرة الفكرية و التنظيمية والعمرانية –التحضر .دار الامة .ماي 2001 ص36.

2)-محمد عاطف غيث علم الاجتماع الحضري –دار المعرفة الجامعية -الاسكندرية 1988ص124.

3)-محمد عباس ابراهيم التصنيع والمدن الجديدة –دار المعرفة الجامعية الاسكندرية مصر 1986-ص37.

-ونلاحظ أن **"<u>لويس ويرث</u>"** من خلال تعريفه للمدينة يحاول ان يركز ويؤكد على عملية التحضر التي على اعتبارها أسلوب للحياة من خلال التنشئة الاجتماعية للإفراد وحتى يحقق لهم التلاؤم والتكيف مع النمط الجديد.

- تعريف **<u>روبرت بارك</u>**

في مقال له بعنوان (مقترحات حول دراسة السلوك الإنساني البيئة الحضرية) عرف المدينة بأنها ليست مجرد وحدة ايكولوجية بل هي وحدة اقتصادية حيث تنظيمها الاقتصادي يعتمد على التقسيم العمل و ينهى بارك قوله "إن المدينة تعتبر منطقة ثقافية تتميز بنمطها التقافي المميز لها(1).

- بهذا العرض يمكننا ان نقول ان مفهوم المدينة من المفاهيم السيكولوجية غير المحددة تحديدا دقيقا هدا يرجع إلى اختلاف تحديدات العلماء والى مشكلة المصطلح السوسيولوجي بصفة خاصة في علم الاجتماع والى طبيعة الموضوع ذاته وهو "ظاهرة المدينة" (2).
- ومن خلال تعريفات السالفة الدكر نتبنى تعريف لويس ويرت لانه تضمن مكونات اساسية للمدينةوهي **:** التحضر-اسلوب الحياة-التنشئة الاجتماعية.-النمط-التكيف.

ونستنتج من خلال ماسبقومن خلال هذه المفاهيم والاسباب انه كان على النقل الجوي ان يتخد لنفسه من السياسة اساسا تستند اليه فيتعرف على مفاهيمه واسسه واهدافه كما عليه في نفس الوقت ان يتخد لنفسه من خلال القيم والمعايير السائدة في المجتمع اتجاهات تستند في وضع الاسس و القواعد العامة التي نستفيد منها في تكوين الافراد وتاهيلهم للمساهمة في بناء المجتمع اقتصاديا و اجتماعيا.

1-محمد عباس ابراهيم -التصنيع والمدن الجديدة –دار المعرفة الجامعية الاسكندرية مصر 1986ص36.

2-محمد بو خلوف التوطين الصناعي و قضاياه المعاصرة الفكرية و التنظيمية و العمرانية و التنموية –التحضر دار الامة ماي 2001ص275.

الفصل الثاني

النقل الجوي –الطيران المدني-

تمهيد

1-العوامل المؤثرة في النقل الجوي –الطيران المدني-

2-مراحل نشاة النقل الجوي

ا-حالة النقل الجوي في العهد الاستعماري

ب-حالة النقل الجوي بعد الاستعمار

3-انماط وانواع النقل الجوي

4عناصر النقل الجوي

5-اهمية النقل الجوي

6-الملامح العامة للادارة التشغيلية للنقل الجوي

ا-النقل الجوي و الموانىء الجوية

ب-الخطوط الجوية

ج-المطارات

7-النقل الجوي و التخطيط

-خاتمة

العوامل المؤثرة في النقل الجوي :

تتعدد العوامل المؤثرة في النقل الجوي فبعضها طبيعي يتعلق بأشكال سطح الأرض و العوامل المناخية بصفة خاصة و بعضها الآخر سياسي يتعلق بسيادة الدول على مجالاتها الجوية و بعض الثالث اقتصادي يختص بتكاليف النقل الجوي فيما يلي دراسة تفصيلية لهذه العوامل [1] .

أولا العوامل الطبيعية : أشكال سطح الأرض يمكن حصر تأثير أشكال سطح الأرض النقل الجوي في مجالين هما :

- مواقع المطارات

مسارات الطرق التي تسلكها الطائرات

و فيما يتعلق مواقع المطارات نذكر أن معظم المطارات و أهمها تتواجد في نطاقات كثيفة بالسكان التي تتسم بانخفاض مستواها لذا ينحصر التأثير هنا بالدرجة الأولى بالأشكال السائدة في موضوع المطار أكثر من حواجز السطح و أشكاله الرئيسية حيث يجب أن تتسم منطقة المطار بامتدادها السهلي مع خلوها بما في ذلك النطاقات المجاورة من نتوءات بارزة يمكن أن تشكل خطورة على الطائرات عند نقلها أو فيها المياه في حالة سقوط الأمطار الغزيرة و من الضروري أن تتسم التكوينات الأرضية لموضع المطار بالصلابة الشديدة و الخلو من الشقوق و الكهوف الأرضية التي لا تتعرض للتشقق و تستطيع تحمل نقل أجسام الطائرات و خاصة عند عملية الإقلاع والهبوط و لأشكال السطح تأثير مباشر و غير مباشر في تحديد مسارات الطرق التي تسلكها الطائرات فالسلاسل الجبلية العالية المنسوب يشكل عقبة كبيرة في طريق الملاحة الجوية ليس فقط الارتفاع منسوبها [2]

International civil aviation organisation -1

Paxton the statesman’s year – book 1981-1985, London p 23 p 24 . -2

و لكن لتحديدها خصائص الطقس السائدة في النطاقات المحيطة بها و خاصة فيما يتعلق بالضغط الجوي و نشوب الرياح و التكاثف و غطاءا السحب فانخفاض درجة الحرارة فوق القمم و السفوح الجبلية العالية يؤدي إلى تكوين جيوب أو نطاقات من الضغط المرتفع مع نشاط حركة الرياح التي تعترض مسار الطائرات و تقلل من سرعتها كما يمكن أن تعمل على اهتزازها بشدة و بالتالي تعرضها للاصطدام بقمم المرتفعات و يؤدي الانخفاض الشديد لدرجة الحرارة بحكم ارتفاع القمم السفوح التي تراكم الثلوج على جسم الطائرة أثناء عبور مثل هذه النطاقات مما يؤدي إلى تزايد وزنها و تعرضها للسقوط و الاصطدام بالقمم الجبلية لفقد جهاز القيادة على القدرة الكاملة على السيطرة أجهزة الملاحة في ظل هذه الظروف المناخية و هو ما يمكن أن يحدث أيضا عند تكاتف غطاء السحب بالدرجة التي تحد من الرؤيا و ذلك يشكل بشكل السطح المرتفع الخطورة كبيرة على النقل الجوي ليس فقط بارتفاع عامل المنسوب الذي يمكن أن يؤثر بشكل مباشر بتحديد مواقع الطائرات و لكن لعوزها و خلوها من مراكز العمران و التأثير على خصائص الطقس بالصورة التي سبق و أن اشرنا إليها .

- المناخ : كان و لازال يشكل مع أحوال الطقس أكثر العوامل الطبيعية تأثيرا في النقل الجوي لذلك تزود الطائرات عادة بخرائط و نشرات دورية خاصة بأحوال الطقس و ظروف المناخ السائدة و المتوقع حدوثها خلال زمن الرحلة الجوية .

و تتعدد العناصر المناخية المؤثرة في الملاحة الجوية حيث تضم بصورة أساسية درجة الحرارة ، الضغط الجوي ، الرياح ، الرطوبة البيئية و تجدر الإشارة إلى أن ظروف المناخ و أحوال الطقس التي تؤثر في الملاحة الجوية تقتصر على ما يتعلق و يحدث بالطبقة السفلية من الغلاف الغازي الملامس لسطح الأرض و التي تمثل الطيران التجاري و الحربي و تعرف هذه الطبقة باسم التروبوسفير (1)

1-المرجع نفسه : ص 24

و يعد توزيع درجة حرارة الهواء كجزء مؤثر في الطقس العالم الأساسي الذي يتحكم في تكوين الضباب و تساقط الثلوج بالإضافة إلى تأثر محركات الطائرات بما يطرأ على درجة الحرارة من تغيرات و خاصة المفاجئة منها و ترتبط كثافة الهواء بالتغيرات التي تحدث لكل من درجات الحرارة و الضغط الجوي بالإضافة إلى عامل الرطوبة النسبية و أن كان تأثيره اقل و تعد كثافة الهواء العامل الحاسم طاقة و قدرة الطائرة على الارتفاع عن طريق المراوح فانخفاض كثافة الهواء يعني ضآلة الارتفاع الناتج عن إدارة المراوح لذا يجب زيادة سرعة الطائرة على الممر الأرضي حتى تزداد القدرة على الارتفاع مما يعني انه عند انخفاض كثافة الهواء لابد أن تتم عملية إقلاع الطائرات و هبوطها على الممرات الأرضية بسرعة عالية [1] .

و كما اشرنا ترتبط كثافة الهواء بعامل الحرارة لذلك تنخفض بشكل ملحوظ في المناطق الصحراوية الحارة عن مثيلتها في المناطق المعتدلة و هو أمر يوضع عن اعتبار و تصميم محركات و مراوح الطائرات التي تستخدم في الدول الواقعة في النطاق المداري الحار حيث تتم عمليات الإقلاع و الهبوط في ضل ظروف مناخية يميزها الارتفاع الشديد لكثافة الهواء و نظرا لتناقص الضغط الجوي بالارتفاع فوق مستوى سطح الأرض بمعدل عشرة مللي بارات تقريبا لكل مائة متر فان كثافة الهواء تتناقص بنحو 10 % لكل ثلاثة ألف قدم و لذلك تبلغ كثافة الهواء عند منسوب 20 ألف قدم نحو نصف كثافة عند سطح البحر و هو العامل لم يؤثر فقط في عمليات الطيران بالارتفاعات المختلفة بل أسهم في تحديد مواقع المطارات في نطاقات الهضاب المرتفعة .

و تحدث الرطوبة و هي عبارة عن بخار الماء العالق بالهواء مشاكل للنقل الجوي عند تكاثفها و حدوث التساقط أن تؤدي إلى ظهور السحب و صعوبة الرؤيا كما يتكون الضباب و تتساقط الثلوج أن كانت درجة الحرارة ملائمة لذلك و تحدث مثل هذه الظواهر المناخية في الأقاليم التي تتسم بعدم ثبات خصائص عناصر مناخها إما بفعل التيارات الهوائية أو بفعل مؤثرات السطوح الجبلية المرتفعة إما تحدث أيضا في نطاقات الجهات الذي يظهرها الشكل [2]

1- Paxton the statesman's مرجع سابق ص : 25 .

و تتمثل مخاطر هذه الظواهر على النقل الجوي في انعدام الرؤيا في نطاق انتشار السحب التي يمكن أن تتواجد في مختلف المناسيب بالإضافة إلى نشاطات السيارات الهوائية التي يمكن أن توجد صعوبة كبيرة في سيطرة الأجهزة الملاحية على الطائرة في الهواء .

و يشكل الضباب خطورة على الطيران في الأجواء المحيطية بالمطارات و بالمثل يكون تأثير تساقط الثلوج و البرد التي تسهم في ضعف الرؤيا .

أحيانا انعدامها و يؤثر عامل عدم وضوح الرؤيا و هو العوامل المؤثرة في النقل الجوي بعناصر المختلفة منها الأثرية و الأدخنة في المدن و الإقليم لصناعة و طالما تشيد المطارات في مثل هذه النطاقات فانه من الأهمية بمكان أن يوضع عامل تناقص مدى الرؤيا في الاعتبار عند تحديد مواقع المطارات بها تؤدي العواصف الترابية و الرملية في الإقليم الصحراوية إلى أضعاف لمساحة راسية تصل إلى نحو عشرة آلاف قدم و لمسافة أفقية مداها 1.6 كلم تقريبا كما تؤدي حرائق الغابات و الأحراش .

مثلا في دول أمريكا تقليل مدى الرؤيا من سطح الأرض ارتفاع يتراوح بين 2 إلى 3 آلاف قدم مما يشكل خطورة كبيرة على الطائرات و خاصة أثناء عمليات الإقلاع و الهبوط .

و تعد الرياح من أهم عناصر المناخ المؤثرة في النقل الجوي بما في ذلك من متطلباته على سطح الأرض و الممثلة أساسا في الممرات الأرضية التي يوضع اتجاه الرياح السائدة في المنطقة المطار في الاعتبار عند تحديد اتجاهاتها و طالما تعد الطائرة جسما سابحا في الهواء بان سرعتها سواء على سطح الأرض لو في الطبقات الجوية و تعد سرعة الرياح في الطبقات العلوية عاملا هاما و حاسما في تحديد سرعة الطائرة و مستوى أداء الأجهزة الخاصة بقوة الدفع الطائرة لعملها بكفاءة و أمان و يجب حساب سرعة الطائرة على الأرض الصاعد تقدير الوقت بدقة التي تستغرقه الطائرة في رحلتها من مكان لآخر على سطح الأرض أي أن عملية تجديد زمن رحلة أية طائرة تتطلب تحديد سرعة الطائرة على الأرض و في الجو على حد سواء الخطوط الجوية المختلفة و لكي يدرك الجهاز الملاحي بالطائرة هل سيسير في اتجاه الرياح أو ضد هذا الاتجاه .

و هو عامل يحدد سرعة الطائرة و مسارها و الزمن الذي تستغرقه الرحلة و مقدار الوقود المستهلك و هي أمور تكون في صالح الطائرات لان الاتجاه و اتجاه الرياح الغربية و العكس صحيح بالنسبة للطائرات التي تسير في الاتجاه المعاكس لهذا الاتجاه .

و يجب إدراك أن الرياح السطحية و الرياح في الطبقات العلوية تتباين في اتجاهاتها وقوتها و هي أمور هامة لها تأثيرات لا يمكن إغفالها في مجال النقل الجوي . فبعد تطور صناعة الطائرات و محركاتها و التوسع فاستخدام المحركات النفاثة التي أعطت الطائرات القدرة على الطيران على ارتفاعات كبيرة مما يجنبها إلى حد كبير المتطلبات الهوائية و تقلبات الأصبح من أهمية بمكان إدراك كل ما يتعلق بالرياح في الطبقات العلوية و خاصة اتجاهاتها التي يمكن عند إتباعها إتمام الرحلات الجوية طويلة العدى و خاصة العابرة للمحيطات بتكاليف اقتصادية معقولة [1] .

ففي السنوات الماضية و لازال حتى الآن بالنسبة للرحلات المحلية و القصيرة يتحتم على ملاحي الطائرات أن يتبعوا طبقا جوية محددة لهم لن يحيدوا عنها ، إلى أن الأمر يختلف تماما بالنسبة للرحلات الجوية طويلة المدى و العابرة للمحيطات حيث يتحتم على ملاحي الطائرات العاملة على هذه الخطوط مراقبة اتجاهات الرياح مساراتها و سرعتها بأجهزتهم و تعديل مسار الطائرة وفقا لهذه المتغيرات ، أو بتعبير آخر يتحتم على ملاحي الطائرات مثل هذه الخطوط تجديد أسرع المسارات الممكنة لطائراتهم بتحديد الدروب التي يستغرق عبورها وقت اقل و تتبعها و لتحقيق ذلك لابد من الاستفادة من المعلومات التي ترصدها الأجهزة الملاحية للطائرة و المتعلقة باتجاهات الرياح المتغيرة و تجنب مواجهتها و هو أسلوب للملاحة الجوية يعرف باسم بريسور باترن نافيغايشن و هو شائع الاستخدام بين ملاحي الطائرة العاملة للخطوط الجوية الطويلة المدى و خاصة العابرة للمحيطات و البحار على سبيل المثال

ترجع هذه التسمية إلى أن الدروب التي تستغرق عبورها وقت اقل تباين تبعا لرحـــــــــلات

1- عدلي أمير خالد – عقد النقل الجوي دار المطبوعات الجامعية – كلية الحقوق الإسكندرية 1996 ص 213 .

الضغط لجوي و الرياح التي هي مسارات تختلف تماما عن طريق الدائرة العظمى الذي كان ينبع عادة في السابق لذلك فان ملاحي الخطوط الجوية طويلة المدى العابرة للمحيطات ليتتبعون طرقا جوية سبق تحديد مساراتها و من الانجازات التي تحققت مجال النقل الجوي إمكانية الطيران على ارتفاعات عالية .

حقق إتباع أسلوب الملاحة الجوية المعروف باسم بريس ور باترين في هذه الارتفاعات نتائج باهرة فقد تبين أن الارتفاعات التي يتراوح منسوبها بين 28 – 40 ألف قدم فوق منسوب سطح البحر و يتراوح الضغط الجوي فيها بين 200-300 مللي بار و ذلك في الأقاليم المعتدلة بنصف الكرة الشمالي تتميز بوجود تيارات هوائية دائمة تتحرك من الغرب إلى الشرق فنطاق تستطيع الطائرات التي تمتطي تلك التيارات توفير كثير من الوقت اللازم للعبور المحيط أو البحر و تعرف هذه التيارات باسم تيارات الهوائية النفاثة جاث ستر يمز و عند إجراء أي دراسة خاصة بالطرق الجوية و المواقع الجغرافية لمراكزها على الخريطة العالم يعد عامل الطقس و المناخ حاسم في هذا المجال و خاصة عنصري الرياح و مجال الرؤيا و كثيرا ما يستخدم تعبير الطقس ملائم للطيران فلاينغويرد و هو تعبير له معاني تتباين باختلاف كل من الأفراد و الهدف من الطيران بالنسبة للطائرات الصغيرة و خاصة التي تستخدم للمتعة الرياضية يختلف مغزى تعبير طقس ملائم بالنسبة عن مغزاه بالنسبة للطائرات الكبيرة التي تعمل على الخطوط الجوية التجارية المنتظمة [1] .

فبالنسبة للنوع الأول من الطيران تكون المحطات الأرضية هي المرجع الأساسي لتحديد خصائص الطقس و تتم عملية الطيران وفقا لقواعد الطيران المرئي المعروف باسم فلايت رويس ف ف ر بينما يتم النوع الثاني من الطيران – التجاري المنتظم – وفقا بمواعيد محددة لدى يتم في ظل ظروف القس متباينة لذلك يتم الطيران وفق الطيران الآلي المعروفة انسترومان فلايت رووس يتبين من العرض السابق انه رغم الميزة الرئيسية للنقل الجوي المتمثلة في حرية الطيران . و عدم حاجتها إلى طريق ممهد و مجهز لتتبعه أثناء عملية

---

(1) المرجع نفسه ص : 214 .

الطيران . إلى أن هذه الحرية مشروطة و غير مطلقة ، حيث تحتاج إلى خدمات الملاحية التي تقدمها الأجهزة الأرضية عن طريق أجهزة الإرسال اللاسلكية و الإدارية التي تجنبها الكثير من المخاطر الناتجة عن العوامل الطبيعية و التي تأتي أحوال الطقس و ظروف المناخ في مقدمتها .

ثانيا : العوامل السياسية و الاجتماعية و الاقتصادية

يتمثل العامل السياسي في أن الحدود السياسية تحدد الأراضي التي تمارس فيها الدولة سياستها و آلت لها الحق بالانتفاع بها و استثمارها وفق إدارتها المطلقة ، و عند هذه الحدود تنتهي سلطة الدولة و سيادتها لتبدأ سيادة الدولة المجاورة . و يدخل ضمن حدود الدولة المسطحات البحرية و ما هو موجود تحت سطح الأرض و طبقات الجو التي تعلوها و فيها تطبق نظم و قوانين الدولة بصورة كاملة مما يعني سيادة الدولة المطلقة على مجالها الجوي لذلك تحدد كل دولة مسارات الخطوط الجوية الدولية التي تخترق أجوائها بما ليتعارض مع ظروفها الخاصة و متطلبات أمنها القومي و لنفس السبب تحدد كل دولة المطارات التي تستقبل طائرات الشركات الأجنبية كما يحق للدولة تغيير هذه المطارات بل و تحديد حجم الركاب الذين تتعامل معهم كل شركة جوية في مطارات الدولة وفقا لاتفاقيات محددة تعتمد غالبا على مسارات الخطوط الجوية الدولية التي تعبر أجوائها الوطنية بصورة مؤقتة أو دائمة كما أن لكل دولة في غلق مطاراتها في وجه الرحلات الجوية لفترات قد تطول أو تقصر وفقا لمتطلبات الأمن القومي لظروف معينة تمر بها الدولة [1] .

تتمثل العوامل الاجتماعية والاقتصادية فيما يأتي :

- حمولة الطائرة و يقصد بها الفراغ المخصص للشحن البضائع و نقل للركاب في جسم الطائرة طول المسافة التي تفصل بين المطارات التي تهبط عليها الطائرة .

1-خالد أمير – عقد النقل – مرجع سابق ص : 215

و تحدد مادة بناء الطائرة مدى قدرتها على الحمل لذلك شاع حديثا استخدام سبيكة خاصة تتألف أساسا من الألمنيوم خفيف الوزن مما زاد من قدرة الطائرات الحديثة على الحمل بالقياس إلى قدرة مثلثيها قديمة الصنع و تتطلب زيادة السرعة عادة استخدام محركات اكبر حجم أو أكثر عددا و يكون ذلك على حساب قدرة الطائرة على الحمل لذلك يأتي عامل السرعة في المركز الثاني بين الأوليات المطلوبة للطائرات التجارية الخاصة بالشحن بعد عامل سعة حجم الفراغ من طرف الجو المخصص للشحن .

- <u>حجم الطائرة :</u> من العوامل التي تحدد حمولتها فكلما زاد حجم الطائرة كلما اتسع الحيز الذي تشغله محركات الطائرة واجهتها الملاحية و من الطبيعي أن يكون ذلك على حساب حجم الفراغ المخصص للشحن و العكس صحيح في حالة صغر حجم الطائرة لذا يعد تشغيل الطائرات متوسطة و صغيرة الحجم في النقل الجوي أكثر ربحا في تشغيل الطائرات الكبيرة الحجم .

و يحدد طول المسافة التي تفصل بين المطارات التي تهبط فيها الطائرة مستوى قدرة الطائرة على الحمل فكلما طالت المسافة كلما حتم ذلك ضروري حمل الطائرة لكميات اكبر للوقود مما يقلل من حجم الفراغ المخصص لشحن في جسم الطائرة . عكس الوضع في المسافات الأقصر طولا و التي تعنى بتزويد الطائرة بالوقود في المطارات المتعددة التي تهبط فيها مما يعني بدوره تخصيص فراغات أوسع لنقل البضائع و الركاب على حد سواء.

- <u>ارتفاع تكلفة النقل الجوي</u> : بالقياس إلى تكلفة النقل بالوسائل الأخرى سواء في مجال نقل الركاب أو في مجال نقل البضائع التي يوضع عاملي الحجم و الوزن في الاعتبار عند تحديد أجور نقلها و يرجع ارتفاع تكلفة النقل الجوي إلى الاعتبارات التالية :

أ) ضخامة وزن الطائرة بالقياس إلى جملة قدرتها على الحمل فالطائرة التي يتراوح وزنها بين 100-200 طن تبعا للحجم و الطراز لتتجاوز قدرتها على الحمل 50 طن تقريبا .

ب) استهلاك الطائرة لمقدار كبير من الوقود أثناء عملية الإقلاع خلال المناورات التي تقم بها في حالة مواجهتها الظروف الغير الملائمة (1) .

-1
ت)ارتفاع تكلفة بناء الطائرات بحكم التكنولوجية المتقدمة التي تتطلبها عملية التصميم و البناء و التجهيز و نقص امتلاك هذه التكنولوجيا على عدد محدود من الشركات في دول محددة في العالم تتمثل في الولايات المتحدة الأمريكية لطرازات البوينغ ديسي و بريطانيا و فرنسا طيراز الايربيس الكونكورد و الاتحاد السوفيتي طرازات تي يو الاليوشن .

ث)ارتفاع تكلفة عمليات الصيانة الدورية للطائرات العاملة على الخطوط الجوية المختلفة لحاجتها لمستوى رفيع من الخبرة لابد من توافرها في العاملين بهذا المجال إلى جانب تغيير التغيير الدوري لبعض قطع أجهزة الطائرات ذات الأهمية القصوى بحكم الإجهاد و الضغط الواقع عليها .

ج) تعدد التجهيزات التي تحتاج إليها عمليات النقل الجوي بما فيها التجهيزات الأرضية المتمثلة في المطارات و صلابتها و أبراج المراقبة بها . بالإضافة إلى المخاطر و الممرات الأرضية و تجهيزاتها الفنية المتميزة العالية التكاليف .

ح) ارتفاع تكاليف احتياجات الأمان الواجب توافرها في جسم الطائرة خلال طيرانها [1]

1- المرجع نفسه ص :

تمهيد

يعتبر النقل من اهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث ودلك انه يعمل على التكامل النشاط البشري في المكان خلال تبادل المنتجات والانشطة الاخرى كما يعمل على تجميع الناس والطاقة والمنتجات او توزيعهم وعبر هدا الفصل سنتطرق الى النقل باعتباره الركيزة اساسية في المجتمع والاقتصاد ومن تم محددات عرض وطلب سوق الخدمات نشير اليه في النقاط التالية يعتبر النقل من الانشطة المرتبطة بحياة الفرد التى يسعا دوما لادراجها في الاولويات اهتمامه ودلك لاشباع حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية وبدا هدا المفهوم في حياة الانسان مند ان اتسمت بالترحال والاستقرار ودلك نتيجة الحركة والسكون التى يعرفها ومع مرور الزمن تطورت حياة الانسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الاراء حول تعريف مصطلح النقل كل يعرفه حسب اختصاصه فهنالك من يراه خدمة وسيطة وهناك من يراه انتاجية البعض الاخر يراه نشاطا اجتماعيا

1-تعريف النقل : سيتم التطرق لبعض التعريفات بهدف الوصول الى تعريف ملائم وشامل للموضوع ودلك من خلال الجوانب التالية

ا-تعريف النقل لغة :تعني كلمة النقل لغة ' تحويل الشيئ من مكان الى اخر(1) .

تعريف النقل من الناحية الاقتصادية يعرف على انه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من اجل نقل الافراد والسلع(2).

ويعرف ايضا بانه تحرك الافراد والسلع من اقليم معين(3) .

ويعرف انه نشاط للخدمات متعلق بوظائف الانتاج (4).

1-المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة المعجم العربي الاساسي طبعة لاروس 1989 .

2- -ziv jean claude et napoleon charles le transport urbain france dunod 1981

3-tefre martine economie des transports france ellipses 1996

4 -سليم بوقنة دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي رسالة ماجستير -دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة 2004 2005 ص84.

- النقل يخص الافراد والسلع على حد سواء- النقل وصف على انه نشاط للخدمات – التعريف الثالث يقتصر على وصف نقل السلع دون افراد .

كما عرف الدكتور "ماسان" النقل بانه خدمة تخلق منفعة في الوقت والمكان بواسطة تحويل السلع والافراد من نقطة الى اخرى(1) .

نلاحظ من هدا التعريف انه اضاف شيئا جديدا في تعريف النقل الا وهو خلق المنفعة في الزمان والمكان فمنفعة الزمان تتمتل في اختصار الوقت ومنفعة المكان بواسطة تحول السلع والافراد من منطقة الى اخرى .

ب-تعريف النقل من الناحية القانونية

جاء تعريف النقل من القانون الجزائري في المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي عام 1988 مايلي : يعد نقلا لكل نشاط بواسطة شخص طبيعي معنوي وافراد او سلع من مكان لاخر على متن مركبة مهما كان نوعها [قانون رقم 17/88 1988]يستخلص التعريف السابق مايلي لم يتطرق القانون الجزائري للجانب الاقتصادي من النقل وهو المحرك له .

- وصف النقل بنشاط يمكن ان يحققه فرد طبيعي او معنوي.
- اشتمل النقل على الافراد والسلع.
- اضاف هدا التعريف انه لابد من توفر مركبة نشاط النقل وهو لفظ عام يمتد للمركبة البحرية والجوية (2).
- انطلاقا من التعريفات السابقة يمكن القول ان

النقل نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة فرد طبيعي او معنوي يضمن التحويل الفيزيائي للافراد والسلع في مجال معين ومن مكان لاخر على متن مركبة معدة لهدا الغرض ولمسافة مقبولة.

ج- تعريف عقد النقل ان لتكوين عقد النقل اهمية كبيرة بالنسبة للراكب والناقل فهو يضمن حقوق كليهما كما يبين مسؤوليات اطراف العقد ويعرف عقد النقل الافراد بانه ‘اتفاق يلزم بموجبه الناقل بان يقوم بوسائله لنقل فرد وهو الراكب الى مكان معين مقابل اجرة معينة ومن هنا فعقد نقل الافراد يكون بين الناقل والراكب ويختلف عن عقد نقل السلع الدي يتضمن طرفا ثالثا وهو المرسل اليه (3).

---

1 -بوباكو فارس محاضرات اقتصاد النقل المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري الجزائر 1998 1999ص23.

2-سليم بوقنة مرجع سابق ص85.

3-عادل المقدادي علي مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص-مكتبة التقافة للنشر و التوزيع الاردن 1997ص19.

تختلف وسيلة النقل والمنتفع بها باختلاف انواع النقل داتها ولها شروط وتقنيات وعقد وتنظيمات تحكم عدة جوانب

فتعرف وسيلة النقل بانها المركبة المستعملة في نقل الافراد والسلع او كليهما (1).

-كما تعرف ايضا انها جهاز ميكانيكي دو حركة يستخدم في نقل الافراد او السلع تميز سرعته وحمولته المختلفة ويسلك شبكة من الطرق .

يلاحظ من التعاريف السابقة ان مركبة تتضمن على وسيلة نقل الجوية وكما توضح هده التعاريف النقل الجوي يختلف عن باقي الوسائل الاخرى في السرعة والحمولة والشبكة او الخطوط المستعملة .(2)

المركبة الجوية تستخدم في نقل الافراد و السلع لها سرعة محمولة مختلفة وتسلك مسار جوي معينا .

كما ان الفرد يتلقى من فرد اخراوجهة معينة دفع ثمن او اجرة مقابل مواد تجارية اوخدمات

فا النقل الجوي يمكن الفرد من الانتفاع ودلك بنقل الاشياء المادية الملموسة والاشياء الغير ملموسة كخدمات النقل الجوي .

1-**بوباكور فارس 1998 – 1999 –مرجع سابق.ص91.**

2-حكيم ولد كسكوسة النظام القانوني المرفق بالجزائر رسالة ماجستير –جامعة الجزائر 1996ص35.

ثانيا: مراحل نشاة النقل الجوي –الطيران المدني-

تطورت وسائل النقل خلال ستين سنة الماضية الى درجة كبيرة واصبح استخدام هده الوسائل من الادوار الحيوية التي تلعب دورا بارزا في تنمية موارد واقتصاد الدولة بشكل يؤمن لها التطور والازدهار لمواطنيها عن طريق الاستيراد والتصدير و التسويق و تبادل الزيارات بصورة سريعة و سهلة و مريحة نتيجة التقدم التكنولوجي الهائل الدي امتد الى هده الوسائل المختلفة كاالانتقال باسيارات و السكك والماء و الجو و الانابيب حتى غدا موضوع النقل بكافة انواعه من العلوم المتقدمة التي تدرس في الجامعات وفي المعاهد المتخصصة.

كما تطورت وسائل الاتصالات و النقل تطورا مميزا بعد الحرب العالمية الثانية مما تقدم يمكننا ادراك الدور المهم الدي يلعبه و يقدمه قطاع النقل بشكل اساسي في جميع المجالات التي تشكل و تتحكم في اقتصاد اي دولة في العالم .

لم تتح الفرص كثيرا في الماضي للدول النامية من اجل تطوير هدا القطاع لعدة اسباب سيتم دكرها فيما بعد في حين الدول المتقدمة كانت لها فرصة جيدة .

استمر تطوير هدا القطاع بشكل علمي و عملي و الدي يشمل ادخال التكنولوجيا المتطورة لشبكات النقل العام للدولة احدثت هده الحالة فجوة كبيرة بين الدول النامية و الدول المتقدمة صناعيا لان درجة التقدم اي دولة يقاس احيانا بملء تقدم و تطورهياكلها الارتكازية لاي منها و يمكن القول ان التخطيط الصحيح و السليم لهدا الحقل عامل مهم واساسي وان ياخد اولوية كبيرة و يتقدم على غيره من القطاعات من اجل نمو اي قطاع اخر في الدولة .(1)

كانت معظم الدول النامية منها الجزائر من الدول تابعة لدول او امبراطوريات استعمارية في بداية هدا القرن وكنتيجة للحروب بين العالمية الاولى والثانية فان بعض هده الدول انفصلت عن دول كبيرة اخرى مجاورة لها .

وحصل نوع من الاستقلال من الدول استعمارية وفي اي حال فانه من المؤسف حقا انه لم تكن لهده الدول الحديثة الاستقلال والامكانيات لتطوير البنى الارتكازية بالدرجة الجيدة واللازمة لتقديم و تلبية المتطلبات المواطنين من جميع الوجوه وحسب متطلبات المجتمع العصري العالي المتميز بالتكنولوجيا المتقدمة.

1-عدلي امير خالد-عقد النقل الجوي-دار المطبوعات الجامعية كلية الحقوق الاسكندرية سنة1998ص265.

ان ندرة تواجد الاشخاص مدربين وتقنيين ومحدودية المصادر الاساسية للتنمية والمشاكل السياسية و عدم الاستقرار التي واجهته هده الدول بعد استقلالها جعل من الصعب على حكوماتها ان تخطط لتطوير القطاعات والانشطة المختلفة و الضرورية فيها و بالرغم من ان بعض القطاعات او الانشطة البعض منها مقاربة مع باقي القطاعات اخرى لان هدا التطور العشوائي لم يكن كافيا لتلبية طموحات الضرورية والكاملة لتبنى دولة عصرية متطورة من جميع الوجوه.

ففي البعض منها كان القطاع النقل اقل تطور اقل من اي قطاع اخر مما ادى الى اعاقة نمو وتطور القطاعات بصورة سريعة ومتزنة ويبدو ان التفكير الدول الاستعمارية لاي سبب اواخر انه في حالة تطوير قطاع النقل والمواصلات في دلك في تلك الدول ودلك الزمان قد يطور هده الدول الى النحو افضل وستطالب بالنتيجة بالاستقلال وعند منحها هدا الاستقلال يمكن ان تنمو هده الدول المعنية بشكل يمكنها من الوصول الى حاجة التطور الدي يضاهي الدول المتقدمة صناعيا بصورة سريعة بوقت قصير و تصبح منافسة وقد تكون خطيرة على بعض الدول المتقدمة وبالتالي يؤثر على الانتاج الصناعي اسواق التصدير التي كانت الدول الاستعمارية محتكرة لها تتواجد هده الحالة الان في دول العالم وخاصة في دول العالم الثالث التي منحت الاستقلال قبل غيرها وكانت لها الفرص والاستقرار والظروف المناسبة لبناء دولة متطورة على اساس هيكل ارتكازي سليم من خلال تنفيد الخطط الاستثمارية جيدة لتنمية مختلف القطاعات ومن اهمها قطاع النقل .

ا-حالة النقل الجوي –الطيران المدني-خلال العهد الاستعماري

نعلم ان القطاع النقل والمواصلات تتالف من المكونات والشعبات الرئيسية التالية

1-السكك الحديدية

2-الطرق و الجسور

3-النقل البحري

4-النقل النهري

5-الانابيب والطرق السلكية المعلقة (1)

6-النقل الجوي

7-الموانىء البحرية

8-الموانىء الجوية

9-سكك الانفاق والمترو والنقل السريع ....الخ.

1-فاروق احمد زاهر-قانون الطيران التجاري- الاسكندرية دار الجامعة سنة2005 ص191 .

هده الدول التي حصلت على استقلالها من هده البنى الارتكازية الا انها غير كافية وغير متطورة الى درجة يمكنها ان تساعد على تطوير القطاعات الاخرى.

فالموانىء الجوية (المطارات) فقد تتواجد في الكثير من الدول المتخلفة والتي سميت بالدول النامية فيما بعد الا ان هده الاغراض التابعة لها ولاغراض استراتيجية تخص هده الدول المتقدمة مع هدا لم تكن هده الموانىء الجوية حديثة بالمعنى الحالي انما كانت قديمة تتماشى مع التطور التكنولوجي السريع الدي حدث في مجال الطيران وانشاء الموانىء الجوية الحديثة التي تتلاءم وتطور النقل الجوي الجماعي الدي اصبح نمطا مميزا في وقتنا الحاضر.

ب- حالة النقل الجوي بعد الاستقلال

عند حصول الدول النامية منها الجزائر على الاستقلال الدي كانت تنشده وتالف حكوماتها الوطنية التي كانت تتطلع اليه فان الكثير من هده الدول بدات بعملية التخطيط الشامل لتطوير مختلف القطاعات من خلال وضع خطة سنوية او دات ميزات مختلفة كالخطط الخمسينية او البعيدة المدى وقد تم اختيار القطاعات الواجب التخطيط لها من قبل غيرها من بعض الدول النامية وكان من بين تلك القطاعات الممتازة بالدرجة الاولى دات الارتباط المباشر بالجماهير اضافة الى انه يمتاز بطبيعة استراتيجية تقدم الدولة اتناء السلم او الحرب لقد وضعت الخطط لهدا النوع من النقل اما بواسطة معاهدة حكومية متخصصة في الدول للحصول على تقدم وتطور سريع في هدا المجال اصبح عبئا في تطوير الشبكات اللازمة بموجب القياسات الحديثة او لكي تتناسب مع متطلبات الاخرى الضرورية للدولة

ووضعت الخطط الخماسية لتطوير الخطوط الجوية و شرائط نواة جديدة لها فتم شراء العديد من الطائرات النفاثة منها طائرات "جامبو" دات السعة الكبيرة كما وضعت الخطط الضرورية لتدريب الطيارين والمهندسين والفنيين وتهيئة مستلزمات التصليح والادامة وفتح مكاتب الضرورية للخطوط الجوية داخل وخارج البلاد(1)

1-**فاروق احمد زاهر-مرجع سابق ص192.**

ثالثا-انماط وانواع النقل ينقسم النقل بصفة عامة الى

أ-نقل الاشخاص : وهو على ثلاثة اشكال .

-نقل داخل المدن - نقل مابين المدن - النقل الدولي .

ب-نقل البضائع : وهو على نفس الأشكال السابقة

ج-النقل من حيث العلاقة بالانتاج الجماعي يتمثل في :

- النقل الانتاجي : وهو دلك الجزء من النقل الدي يرتبط مباشرة بالعملية الانتاجية والدي لايمكن تصوره بدون انتاج واستمراره بدون الحاجة اليه ويتمثل على سبيل المثال نقل أدوات الإنتاج او المعدات نقل المواد الأولية اللازمة للإنتاج .
- النقل ألخدماتي : يتضمن هدا الشكل تقديم الخدمات في القطاعات الخدماتية غير الإنتاجية كالصحة والتعليم والخدمات المتعلقة بانتقال الأفراد من مكان الى اخر لتحقيق رغباتهم ويدخل في هدا الاطار نقل الركاب داخل المدن كنقل موظفي الادارة الى مقر عملها او نقل المسافرين بين المدن وكدلك نقل الأشخاص والأغراض السياحية او الترفيه .

–يقسم النقل الى عدة اشكال رئيسية اعتمادا على الشكل النوعي الدي تتم به عملية النقل من حيث كونه بريا او بحريا او جويا.

– النقل البحري او المائي من الناحية التاريخية يعتبر النقل البحري من اقدم الوسائل الشحن التى استخدمت في نقل السلع وقد تمتعت الدول المطلة على البحاراو المحيطات او التى تجري بها الانهار بمراكز تجارية هامة كان لها شانها البارز عبر التاريخ وعلى الرغم من تدهور اهمية هده الوسيلة في الوقت الحاضر الا انها مازالت تحتل مكانة لاباس بها بين وسائل النقل الاخرى وتشير بعض الاحصائيات المتوفرة الى ان الوسائل النقل المائي تقوم بنقل 10 بالمئة من مجموع السلع المنقولةبواسطة الوسائل المختلفة (1).

1–جمال الدين محمد مرسي وثابت عبد الرحمان ادريس المنشات التسويقية ادارة منافد التوزيع مدخل وصفي تحليلي الدار الجامعية –الاسكندرية 2007ص16.

اما تقسيم النقل من حيث وسائل النقل

أ- النقل البري : يتمثل في الحافلات والسيارات والسكك الحديدية .

ب- النقل البحري : ويتمثل في السفن والباخرات .

ج- النقل الجوي : ويتمثل في الطائرات .

بعد تبيان اهم التقسيمات النقل سنحاول تسليط الضوء على النقل الجوى وانواعه**اكمال التصحيح**

يتخد النقل الجوي اشكالا عدة فقد يكون عاما اوخاصا او منتظما اوغير منتظم بمقابل او بالمجان داخليا او دوليا .

وللتمييز بين هده الاشكال المختلفة من النقل اهمية قصوى تظهر بجلاء عند تحديد بعض القوانين الحاكمة لكل شكل منها مما لاشك فيه ان اهم هده الاشكال على الاطلاق هو النقل الداخلي و الدولي اد يندرج تحتهما كافة اشكال النقل الاخرى المشار اليها .

1-النقل الجوي الداخلي-الطيران المدني الداخلي-

النقل الجوى الداخلي هو الدي يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة مثال النقل الذي يتم عن طريق الجو بين قسنطينة والجزائر العاصمة مثلا شريطة ان يتم تنفيده باكمله داخل اقليم الجمهورية والافقد طابعه الداخلي.

ولايثير هدا النوع من النقل اي صعوبات سواء من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق عليه او من حيث تنفيده برمته داخل اقليم الدولة يقوم بعمليات النقل الداخلي و الاستفادة من عدة مزايافجعل النقل الداخلي وقفا في اغلبه على الشركات الوطنية كقاعدة عامة (1).

1-جمال الدين محمد مرسي وثابت عبد الرحمان ادريس مرجع سابق ص18.

-ومما هو جدير بالدكر ان الدول غالبا ما تحظر على شركات الملاحة الجوية الاجنبية القيام بالنقل الداخلي وتقتصره على الشركات الوطنية هو حماية الامن القومي الداخلي والمحافظة على اسرار العسكرية و احاطة الشركات الوطنية للنقل الجوي بسياح على سبيل المثال و تحقيق الحماية لتفادي خطر المنافسة من قبل الشركات الاجنبية اي لايجوز للطائرات الاجنبية القيام بنقل ركاب او بضائع او بريد بين نقطتين واقعتين في اقليم الجمهورية و مع دلك يجوز لسلطات الطيران المدني التصريح يمثل هدا النقل ادا اقتضى الصالح العام دلك.

2-النقل الجوي الدولي

يعرف هدا النوع من النقل بكونه دلك الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة مثال بين مدينة قسنطينة وبقية بلدان العالم .

ويشير هدا النوع من النقل بعض الصعوبات من حيث تحديد القانون الدي يحكمه ودلك نظرا لتغير النطام القانوني الدي قد يخضع له النقل كلما عبرت وسيلته حدود دولة الى دولة اخرى .

*** تعريف الإجرائي للنقل الجوي الحضري :**

"يعتبر النقل الجوي الحضري خدمة وجدت لنقل الاشخاص والسلع بواسطة وسيلة الطائرة بين خصائص المدنية من الشغل سكن – ترفيه ...داخل النسيج الحضري المتبقية عن طريق حركات الذهاب و الإياب."

رابعا: عناصر النقل الجوي

تحتاج عملية النقل الجوي إلى توفر علاقة عناصر أساسية هي :
ـ الطائرة ـ المطار ـ الطريق

1 : الطائرة

ان محاولة ابراز السمات الخاصة بعنصر الطائرة و خاصة فيما يتعلق بتطور استخدامها و حمولتها و تكاليف تشغيلها و يمكن أن نضيف الجهود المبذولة و المستمرة في سبيل رفع كفاءة تشغيلها و زيادة سعتها و تحسين مواصفاتها العامة لزيادة إسهامها في النقل وبالتالي رفع قدرتها على منافسة وسائل النقل الأخرى و خاصة في المسافات الطويلة مع إكسابها ميزة الأمان بصورة أفضل لإزالة الشعور بالخوف من الطيران و السائد بين قطاعات عريضة من سكان العالم و هو ما يجعلهم يحجمون عن استخدام هذه الوسيلة الحديثة خوفا من الحوادث المحتمل وقوعها أثناء تحليق الطائرة في الجو لذا زودت الطائرات الحديثة بوسائل أمان شخصية للركاب تتمثل في أحزمة الأمان و أطواف النجاة أجهزة التزويد بالأكسجين عند الحاجة إليها كما زودت بأجهزة متطورة تكفل لها مواجهة المواقف الطارئة التي يمكن أن تتعرض لها في حالة حدوث تقلبات جوية مفاجئة أو عمليات اختطاف أو هبوط اضطراري و ليس من شك في أن الجهود التي بذلت خلال العقود الأخيرة لتطوير مواصفاتها و خاصة فيما يختص بالجسم و الأجنحة و المحركات و الوقود المستخدم بالإضافة إلى رفع كفاءة أجهزة الأمان و الملاحة الجوية سواء في الطائرة أو في المحطات الأرضية الموجهة لها في العديد من الأمور قد اكسب هذه الوسيلة ــ الطائرة ــ العديد من الخصائص التي تميزها عن غيرها من وسائل النقل الأخرى و التي يأتي في مقدمتها السرعة و انخفاض التكلفة النسبية للمسافات الطويلة بالإضافة إلى ميزة النقل المباشر و خاصة بالنسبة لكل من فئة رجال الأعمال و السلع غالية الثمن .(1)

2- المطار

تتمثل وظيفة المطار في تمكين الطائرات من الهبوط على الأرض و الارتفاع في أماكن مع تسهيل نقل الركاب و البضائع خلال المراحل و الرحلات التي تتطلبها عمليات المطار و يعني التطور التكنولوجي الذي تحقق فتصميم الطائرات مع استمرار كثافة حرية الطيران أن المطار يجب أن يخطط بنائه بصورة تفي باحتياجات المستقبل من حيث الحجم الملائم و الموقع الأنسب للنطاقات التي تحتاج إلى خدماته .

---

(1) رضوان ابو زيد –القانون الجوي قانون الطيران التجاري-القاهرة دار الفكر العربي 1983ص210.

ورغم أن عملية تخطيط المطار يجب أن تتم على انه يشكل وحدة متكاملة فانه من المفيد

الإشارة إلى أنها تنحصر في ثلاث عناصر رئيسية هي •

تجهيز الممرات الأرضية بمواصفات تكفل لها الصلاحية المختلفة لاستقبال الطائرات المختلفة الأحجام و الطرازات و ذلك بالنسبة للمطارات الدولية الكبيرة حيث تتباين مواصفات الممرات التي تحدد مستوى الصلاحية لاستقبال الطائرات تبعا لسمات الأخيرة المتعلقة بعناصر السرعة و عرض الجسم و طول المسافة الفاصلة بين جسم الطائرة من ناحية و مواضع المحركات في الأجنحة من ناحية أخرى و عموما تتراوح أطوال الممرات الأرضية 2000 و 3000 متر في المتوسط .

- توفير المباني و الأجهزة الخاصة بخدمات عمليات السيطرة و الإدارة و تحميل الطائرات بالإضافة إلى الإجراءات الجمركية و الأمنية مثل هذه المباني و التجهيزات على مدارج على تسميتها بالمطار أو الميناء الجوي .

ويمكن تصنيف المطارات حسب مستوى الخدمات التي تؤدا و حجم التعامل و مجال الخدمة إلى المطارات محلية و هي صغيرة الحجم و تقتصر على النقل الجوي الداخلي و مطارات دولية كبيرة الحجم عادة و تخدم النقل الداخلي على. حد سواء و يأتي في مقدمتها مطار كيندي (نيويورك) مطار هنرو (لندن) مطار أولي (باريس) على سبيل المثال

اما في الجزائر فنجد مطار هواري بومدين الدولي.

و يمكن اعتبار النطاقات المحيطة بالمطار جزء منه أو منطقة أو مجال نفوذ حيث تتأثر بوجود المطار بشكل مباشر و ليس على ذلك من تقييد ارتفاعات المباني في مثل هذه النطاقات و معاناتها من الضغوط الناتجة عن عمليات الهبوط و الارتفاع و تأثر أنماط استخدام الأرض فيها بعامل المجاورة المباشر للمطار .

و يمكن حصر العوامل المؤثرة في اجتياز موقع المطار فيما يلي :

ـ الموقع الجغرافي الجيد .　　　　ـ خصائص المواضع الطبيعية

ـ الاحتياجات الفنية و التكنولوجية لعمليات النقل الجوي .

و عند اختيار موقع المطار العام يوضع في الاعتبار خاصة إذا كان مخطط أن يكون كبيرا و مجهزا – إمكانية خدمته للأقاليم الجغرافية المجاورة و إلى جانب الخدمات المباشرة لكل من المدينة الواقع في إقليمها و المدن الأخرى .و تتمثل الخصائص الموضع الطبيعية في استواء سطح منطقة المطار و اتساعه مع صلابة التكوينات الأرضية بالطول و الامتداد لكي يؤمن هبوط الطائرات و إقلاعها في أمان تام لذا يجب أن تخلو منطقة المطار و ما يجاورها من أية نتوؤات طبيعية أو مرتفعات لتأمين الطائرات من حوادث الاصطدام الأنسب طبيعيا لإنشاء أي مطار بعيدا عن المناطق المبنية .(1)

المرجع نفسه ص211

و من الضروري أن يتمتع موضع المطار بظروف مناخية مناسبة لعل أميزها عدم تعرضه للاضطرابات الجوية الخفيفة و العواصف و السيول و غير ذلك من الظواهر التي تشكل خطورة دائمة على عملية الطيران و عند اجتياز موضع المطاريكفي أن تكون أحوال الطقس به جيدة بل يجب أن تكون الظروف المناخية السائدة في الإقليم المطار مناسبة لعمليات النقل الجوي و سبق أن أشرنا أن مدى الرؤيا من الأمور الهامة في هذا المجال لدى يجب أن يوضع هذا العمل في الاعتبار بصورة أساسية عند تحديد موضع المطار بعيدا عن مهب الرياح التي تاتي من ناحية المدينة و خاصة إذا كانت المدينة صناعية حيث تكثر الأدخنة المنبعثة من المنشآت الصناعية و هي تؤثر بتغيير مدى الرؤية ينتمي منه ذلك الأقاليم الساحلية .

-ويؤثر سقوط الأمطار الغزيرة و الثلوج أيضا على مدى الرؤيا في الأمطار و أن يتوقف ذلك أساسا على أحجام قطرات المطر و بلورات الثلوج و الهواء فالأمطار الغزيرة تقلل مدى الرؤيا إلى اقل من ألف ياردة كما تقلل السحب مدى الرؤيا في أجواء الأمطار لعدة مئات من الأقدام مما يحتم استخدام أجهزة الهبوط إلى إتمام عملية هبوط الطائرات في أمان في ظل مثل هذه الظروف المناخية و لا يقتصر تأثير سقوط الأمطار الغزيرة في منطقة المطار على اضعاف مدى الرؤيا فقط بل تتجاوز ذلك خاصة في الإقليم الجافة حيث تسقط الأمطار الغزيرة بصورة فجائية نتج عنها حدث السيول التي يمكن أن تشكل أخطارا جسيمة على المطارات في حالة حدوثها و كذلك الحال بالنسبة للعواصف الشديدة و الرياح التي تؤثر على المطار من زاويتين .

الزاوية الأولى – تأثيرها الظل على المباني المطار في حالة هبوطها بسرعة كبيرة و تتمثل الزاوية الثانية في تأثير الرياح السائدة في منطقة المطار و في الاعتبار عند التخطيط مسارات الممرات الأرضية الرئيسة على الأقل كما يوضع في الاعتبار أيضا أشكال السطح في الأقاليم المجاورة إذ يمكن أن يؤدي وجود نطاقات مرتفعة إلى تكوين تيارات هوائية راسية تثير اضطرابات جوية في منطقة المطار .

و تتلخص خصائص موضوع المطار الاقتصادي في ضرورة أن يكون بعيدا عن المراكز المدينة حيث تنخفض أسعارالأراضي عن مثيلاتها في مناطق وسط المدينة و من الضروري أن يكون موضع المطار قريبا من نطاق المدينة حتى يستفيد من خدماتها المتعددة بالإضافة إلى أن المسافة بين المدينة و المطار يمكن أن تخفف أو تزيل من مشقة السفر الجوي فيما يختص بالشق الذي يتم منه على سطح الأرض و هو التمثيل في الرحلة بين مركز المدينة و موضع المطار و هو وضع يؤثر بشكل مباشر على التسويق في المدينة وعلى حجم المرور و اتجاهاته .(1)

1–رضوان ابو زيد –القانون الجوي المرجع نفسه-ص212.

3- :الطريق

يتضمن عدة انواع

*الطريق الطبيعي

وهو ارخص الطرق لانه مهيا بواسطة القوى الطبيعية بدون اي استتمارات لاجل انشائه او صيانته والطريق الطبيعي هو احد هده الطرق

*الطريق الصناعي يشمل كل الطرق التى يصنعها الانسان سواءا كانت برية او حديدية او انفاقا او جسورا او طرقا معلقة .
وبالاضافة الى النوعين السابقين توجد عدة انواع اخرى من الطرق لكنها قديمة مثل الطرق الرومانية والطرق الجبلية عامة والتى تعرف باسم مدقات الحيوانات ' تعنى الطريق التي يسلكه الحيوان باستمرار مما يؤدي الى تكوبن خط مستمر .

*وحدة الحمولة

هي تلك الوسيلة المخصصة لنقل السلع وقد شهدت هده الاخيرة تطورات عديدة وتعديلات مختلفة شملت اساسا درجة تخصصها واولى وحدات المحمولة هي الانسان تم تلاه الحيوان تم العربة على اختلاف اشكالها وقوة دفعها

* نهاية الطريق لكل طريق جوي او بري او بحري بداية ونهاية وهي متبدلة بالنسبة لوسيلة النقل وتصلح تسميتها النهاية لخط الملاحة او السكك الحديدية او الطائرات والبدايات فقط هي التى تحدد بالنسبة للركاب او السلع فنهاية الطريق هي بداية لطريق من نوع اخر وقد يكون من النوع نفسه والعكس وهكدا التزاحم المكاني لنهايات الخطوط صفة من المستلزمات النقل في العصر الحديث (1)

1-رياض محمد جغرافيا -دار النهضة العربية لبنان لاتوجد سنة النشرص 47.

خامسا:اهمية النقل الجوي:

للنقل دور هام في مختلف المجالات ويمكن توضيح دلك في النقاط التالية :

يوفر النقل نتيجة كبيرة للمنتج وهي تعريف منتجاته ويوفر عن المستهلك مشقة الانتقال الى اماكن توفر المنتجات .

-الاستغلال الامثل لعنصر الزمن والافراد المجتمع لما له من اثر على المجالات الاخرى

-يساهم في تكوين الاتصال الجماعي فكلما قل اتصال المجتمع بغيره من المجتمعات كان اكثر عزلة واقل تغيير في انماط حياته.

-تحليل الفوارق بين المجتمعات الدولية عن طريق الاتصال بين المجتمعات المتحضرة والمتخلفة والمدن والارياف داخل المجتمع الواحد فوجود الفوارق بين المدن لقرى يؤدي الى تكوين شعبين في مجتمع واحد ومن نتائج هده الظاهرة نزوح السكان الريفيين نحو المدن بحثا عن حياة افضل .

-يسهل حركة انتقال الافراد والسلع .

-يفكك العزلة عن المناطق النائية .

-العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصيص وتقسيم العمل .

-تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة الطاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الصعبة وتوفير الواردات.

-تدعيم علاقات الترابط الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد وبين القطاعات الاقتصادية المختلفة .

-القدرة على تحقيق التكامل الى خلق بتوفير مستلزمات الانتاج لباقي الانشطة الاقتصادية والى الالمام بتوسيع نطاق الاسواق القائمة وايجاد منافد جديدة للمنتجات النهائية .

-يترتب على توفير خدمات النقل بتكلفة ملائمة زيادة جانب الطلب و العرض الكلي للمنتجات مما يحقق ارباحالقطاع المنتجين وعلاوة على زيادة رفاهية المستهلكين بتعظيم المنافع الناتجة عن توفير احتياجاتهم الاستهلاكية

-يساهم النقل في توفير مناصب الشغل والمساهمة في تخفيض حدة البطالة (2)

1- **المقدادي عادل مرجع سابق 2002ص11 .**

2 -سليم بوقنة مرجع سابق ص:89.

1-الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي و جهود الدولة في تدعيمه

تتبلور الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي و دوره في دفع عملية التنمية الاقتصادية في تعاظم المردود الاقتصادي و الاجتماعي الناتج عن تقديم الخدمات النقل الجوي و تأثير تلك الخدمات على العديد من المتغيرات الاقتصادية التي تسهل في تعظيم الجهود الرامية إلى رفع معدلات التنمية الاقتصادية و الاجتماعية في الدولة.

ومن ثم فان تحليل أهمية الدور الاقتصادي لقطاع النقل الجوي يتطلب تحليلا للآثار الاقتصادية الناتجة عن النقل الجوي على بعض من المتغيرات السالفة الذكر تحديدا:

- رفع معدل العمالة .
- تنشيط وتنمية قطاع السياحة .
- تحسين مركز ميزان المدفوعات .
- اثر نشاط النقل الجوي في مجال العمالة .

يتيح نشاط النقل الجوي توفير فرص توظيف بصورة مباشرة من خلال توفير فرص التوظف داخل نفس القطاع فقط بلغت حوالي 2- 2.5 مليون فرصة عمل سنويا داخل شركات الطيران بصورة عامة كما ساهم قطاع النقل الجوي في خلق فرص جديدة للعمالة بصورة غير مباشرة اعتمادا على علاقات الترابط و التكامل القائمة بين هذا القطاع و غيره من القطاعات الاقتصادية التي يرتبط نشاطها بخدمات قطاع النقل الجوي .

وما من شك أن تأثير القطاع النقل الجوي في خلق فرص توظيف جديدة لايقتصر على المساهمة في التخفيف من حدة البطالة ، مما يترتب على ذلك من أثار ايجابية اقتصادية و اجتماعية – بل يتضمن هذا التأثير المساهمة في رفع معدلات الطلب و العرض الكلي داخل الاقتصاد القومي من خلال ما يترتب على توفير فرص العمالة من خلق عوائد مالية يتم تخصيص جانب منها للإنفاق الاستهلاكي و بالتالي يؤدي إلى خلق الدخول الناتجة عن رفع معدلات العمالة – التي يسهم قطاع النقل الجوي في استيعاب جانبا منها – إلى رفع معدلات الناتج المحلي الإجمالي .(1)

- اثر نشاط قطاع النقل الجوي في تنشيط و تنمية قطاع السياحة :

يتسم نشاط قطاع النقل الجوي بظهور علاقات ترابط و تكامل أمامية و خلفية مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى و بصفة خاصة نشاط قطاع السياحة .وتتضح علاقات التأثير المتبادل بين القطاعين فيما يلي :

- ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات السياحية

1-عبد القادر الفتحي لاشين قصيف من خبراء المنظمة العربية لتشييد الادارة و المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل و اللوجيتيات ص113.

- أن وفرة وانتظام تقديم خدمات النقل الجوي و اعتدال أسعاره فضلا عن تحسين مستوى خدمة النقل ذاتها كلها عوامل من شأنها زيادة الجدب السياحية في الدول التي تتوافر لديها مقومات السياحة الترفيهية و كذلك السياحة العلاجية و الدينية ... الخ .

أن تزايد الطلب (المحلي و العالمي) على خدمات السياحة في لب دولة ، يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي ، الأمر الذي يدعو إلى ضرورة إيجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط النقل الجوي السياحة .

- أثر نشاط قطاع النقل الجوي على تحسين مركز ميزان المدفوعات .

بحيث يتضح تأثير الايجابي المحتمل لنشاط النقل الجوي على ميزان المدفوعات من خلال تحليل أثر الخدمات لهذا القطاع على البنود المختلفة التي يتضمنها ميزان المدفوعات خاصة حساب المعاملات الجارية الجانب (التجارة المنظورة و الغير منظورة) و هو ما يتم تحليله على النحو التالي :

2-أثر نشاط النقل الجوي على الميزان المعاملات الجوية :

يتبلور التأثير الايجابي لخدمات النقل الجوي على ميزان المعاملات الجارية فيما يدره هذا القطاع من متحصلات و عوائد مادية بالعملات الأجنبية يتم تسجيلها في الجانب الدائن من ميزان العمليات الجارية و تتمثل المصادر المختلفة لتلك العوائد في كل من : المردود المادي للنشاط السياحة و الذي تقوم شركات الطيران بالدور الرئيسي في تحقيقه من خلال توفير خدمات النقل الجوي للسياحة الداخلية أو الخارجية ، إلى جانب متحصلات مبيعات بطاقات السفر و البوالص و كافة الأنشطة التي يتم تسويتها بالعملات الأجنبية ، أضف إلى ما سبق ، العوائد المالية الضخمة التي تحصل عليها بعض الدول – مثال على دلك الدول المتطورة – التي تتولى عمليات تصنيع الطائرات و مستلزماتها و بيعها للدول الأخرى .

أما على الجانب المدين في ميزان الخدمات التجارية و المتعلق بالنشاطات التجارية و المتعلق بالنشاطات النقل الجوي فيتضمن أقسام التأمين و الوقود و رسوم الإقلاع و الهبوط و كذلك أسعار تذاكر و خدمات السفر على الطائرات الأجنبية .

و جدير بالذكر أن الأثر الصافي لنشاط قطاع النقل الجوي على ميزان الخدمات الجارية إنما يتوقف على مقدار العوائد المالية بالعملات الأجنبية في الجانب الدائن و تلك المسجلة في الجانب المدين ، وبعبارة أخرى يتوقف الأثر الصافي على رصيد حساب الخدمات الجارية المتعلقة بنشاط النقل الجوي.(1)

1-عبد القادر الفتحي لاشين مرجع سابق ص114 .

3-أثر قطاع النقل الجوي على الميزان التجاري :
يؤثر نشاط خدمات النقل الجوي على الرصيد الحساب التجاري بميزان المدفوعات خلال تأثيره على حجم و نطاق التبادل التجاري (الصادرات و الواردات) القائم بين الدولة ما و غيرها من الدول الأخرى .

- أماكن أو مواقع التوطن الصناعي بما يسهم في تخفيض كافة الانتاج .

التأثير الملموس في الميزة النسبية للإنتاج السلعة و تصديرها و من ثم مركزها التنافسي في الأسواق العالمية .

حصيلة تلك الصادرات بالعملات الأجنبية ، الأمر الذي يجعل" نولون" النقل الجوي يماثل في تأثيره على حجم و نطاق التبادل التجاري الدولي ، تأثير الضرائب الجمركية و تفسير ذلك أن كلا من نولون النقل الجوي و الضرائب و الرسوم الجمركية .

يسهمان – زيادة أو نقصان – في تحديد قيمة الفارق بين ثمن السلعة في البلد المصدر و البلد المستورد أي يمارس تأثيره على هامش الربح المتوقع من العمليات التبادل التجاري بين الدول و أطراف هذا التبادل .

فإذا كانت تكلفة النقل الجوي مرتفعة نسبيا تترتب على ذلك انكماش قيمة هذا الفارق ، وبالتالي انكماش هامش الربح و تضييق نطاق التبادل التجاري كما يحدث العكس في حالة الانخفاض النسبي لتلك التكاليف .

أضف إلى ما سبق أن تكلفة النقل الجوي تعد من أهم العوامل التي في درجة تركيز أو انتشار عمليات التبادل التجاري فيما بين الدول النامية التي تواجه مشكلة ضعف نشاط هذا المرفق الحيوي للنقل مما يدفعها إلى تكبد التكاليف نقل جوي باهظة تدفعها لشركات الطيران الأجنبية التي تتولى عملية التصدير و استيراد بضائعها من دول الخارج.

إن نفاقات النقل الجوي تمارس دورا ملموسا في تحديد مدى تركز أو انتشار عمليات التبادل التجاري لتلك الدول حيث يظهر الميل واضحا إلى تركيز تجارة العديد من الدول النامية مع الدول المجاورة لها استنادا إلى انخفاض تكلفة النقل الجوي التي ترتبط عكسيا بعنصر الزمن و المسافة التي تستغرقها عملية النقل، فتصبح المحصلة انكماش نطاق التبادل التجاري الدولي لتلك الدول و فقد جانب هام من الأسواق العالمية و من هنا تبرز أهمية تطوير قطاع النقل في الدول النامية خاصة إذا كان نشاط النقل الجوي لم يعد قاصرا على نقل البضائع التي تتميز بخصائص تتطلب السرعة في انجاز رحلة النقل – مثل البضائع سريعة التلف و السلع الخفيفة الوزن الغالية الثمن - بل اتجهت شركات الطيران (1)

1-عدلي امير خالد-مرجع سابق ص186

من خلا ل استخدام طائرات الشحن العملاقة إلى زيادة قدرتها التنافسية مع وسائل النقل البري و البحري لنقل البضائع الضخمة .

و فضلا عما سبق فقد بات للنقل الجوي دورا فعالا في مجال التجارة الخدمات التي تضم خدمات سياحية و الأعمال المصرفية و التأمين و كذلك الاتصالات و غيرها .

4-أهمية الدور الاقتصادي للدولة في تدعيم وتنمية قطاع النقل الجوي

تندرج مشروعات قطاع النقل- و من بينها النقل الجوي- في إطار مشروعات البنية الأساسية ، ومن تم فهي تتدخل في نطاق نشاط الدولة باعتبارها وظيفة اقتصادية لها .

و الانفاق على نشاط النقل يعد أحد المجالات الهامة الحيوية و التي ينبغي أن تخصص لها الدولة قدرا كافيا في بنود نفقاتها العامة .

و تعدد أنواع الاتفاق العام على نشاط النقل الجوي بين نفقة رأسمالية و كذلك نفقة جارية في صورة إعانات الإنشاء التي قدمتها الحكومات المختلفة لشركات الطيران لدفع قيمة فروق التكاليف المترتبة على تعديل المسارات الجوية و ما ترتب على ذلك من زيادة تكاليف الوقود.

و بالرغم من تزايد الاعتماد المخصصة للإنفاق العام الاستثماري داخل قطاع النقل الجوي ، إلا أن متطلبات تطوير و تدعيم هذا القطاع مازالت تستلزم المزيد من الجهود الحكومية في هذا الصدد ، حتى يتسنى لنشاط النقل الجوي مواجهة المشاكل الاقتصادية و التمويلية.

و ما من شك أن تأثير زيادة معدلات نمو الطالب على النقل الجوي ينعكس في الاضطراد المستمر لحجم رؤوس الأموال المطلوب استثمارها في هذا المجال .

5-الارتباط بين انتاجية خدمات النقل الجوي ومستوى الفن التكنولوجي المستخدم :

يتصف نشاط النقل الجوي بوجود علاقة ارتباط طردية وثيقة بين مستوى إنتاجية النقل المقدمة من جهة ، و استيعاب تلك الصناعة لأحدث الفنون التكنولوجية المتبعة من جهة أخرى وقد شهدت الأخيرة تطورا هائلا خلال العقدين الماضيين ، إذ شملت هذه التطورات التكنولوجية كل من الخصائص الفنية للطائرة بما يؤدي إلى رفع كفاءة أدائها لخدمة النقل .

و ينصرف ذلك إلى القدرة الطائرة على انجاز الرحلة بسرعة أقل و تحقيق وفرة في تكلفة استهلاك الوقود ... الخ (1).

1-بريدي -مختار محمد-قانون الطيران وقت السلم القاهرة دار الفكر العربي ص.199

وجود آثار خارجية (اجتماعية و سياسية) موجبة لنشاط النقل الجوي فقد يصعب على المستثمر في هذا المجال التراجع أو توقف نشاطه نظرا لما يترتب على هذا النشاط من آثار خارجية (منافع اجتماعية موجبة) تعم على أفراد المجتمع ككل ، باعتباره نشاطا اقتصاديا يندرج في إطار مشروعات البنية الأساسية ، الأمر الذي قد يضطر المستثمر إلى تقديم الخدمة بأسعار تقل عن أسعار السوق .

أضف إلى ذلك : وجود اعتبارات سياسية قد تضطر شركة الطيران إلى توسيع نطاق خدمات النقل الجوي إلى ما يعرف بالخطوط السياسية .

6- خاصية الخدمة (المنتج) المقدمة

1-الطلب على خدمات النقل الجوي طلبا مشتقا .
يعد الطلب على النقل الجوي- شأنه شأن في ذلك على الطلب على الخدمات النقل الأخرى – طلبا محفوزا أو مشتقا من الطلب على المنتج النهائي بغرض تحقيق أهداف متعددة أو رغبات نهائية كالسياحة و عقد الصفقات و الأعمال الفرائض الدينية ... الخ ، و من تم فان الرحلة الجوية لا تمثل هدفا في حد ذاته أو موضعا للطلب ، و هو ما أدى إلى تطور نشاط الشركات النقل الجوي ، بحيث أصبح الهدف هو بيع أو تقديم منتج متكامل – خاصة في الشركات النقل الجوي – ليقتصر توفير مقعد للراكب و إنما بات يتضمن إلى جانب الإقامة بالفنادق و تنظيم برامج سياحية قدرة على جذب أكبر عدد من السياح .

و ما من شك أن تطور الذي شهده تقديم المنتج المتكامل الذي يوفره نشاط النقل الجوي ، أصبح يؤثر على المراكز التنافسية لشركات الطيران خاصة فيما يتعلق بأفضل الشروط الخاصة بما يلي :

- أسعار تذاكر السفر عبر خطوط النقل الجوي .
- إعداد برامج سياحية ، و اختيار أفضل الفنادق للإقامة بأسعار معتدلة ، بحيث تجدب أكبر عدد ممكن من السياح .
- استحداث أساليب تسويق متطورة لترويج بيع هذا المنتج المتكامل .

و بالرغم من المردود المادي الكبير و الذي يمكن أن تحصل عليه شركات الطيران الكبرى من تقديم المنتج المتكامل إلا أن هناك عقبة تواجه تلك الشركات ، و تتمثل في صعوبة التقدير الدقيق لحجم الطلب المتوقع نظرا لارتباط ذلك التوقعات المستقبلية لمستويات الطلب على الأنشطة الأخرى التي لا يمكن انجازها إلا من خلال خدمات النقل الجوي
.

1-المرجع نفسه ص201

-استهلاك الخدمة بمجرد إنتاجها . بغض النظر عن الاستخدام الفعلي لها : و استنادا إلى ما سبق يمكن إيجاز الخصائص المميزة لخدمة النقل في :

- الطلب عليها هو الطلب مشتق من الطلب على المنتج النهائي .
- طبيعة الخدمة ذاتها تجعل مجرد تقديمها في توقيت معين يرتبط مباشرة باستهلاكها في نفس الوقت .
- تقرير الطلب على الخدمة النقل الجوي تقديرا دقيقا يعد أمرا على جانب كبير من الأهمية في مجال تخطيط الطاقة التحميلية للطائرة و بالتالي فهو أحد المقومات الهامة المؤثرة على كفاءة التشغيل الخطوط الملاحية الجوية .
- النتائج المترتبة على الطبيعة الخاصة للخدمات النقل الجوي .
- يترتب على الخصائص السالفة الذكر لطبيعة المنتج الذي تقدمه وسائل النقل الجوي عدة أثار أو نتائج تمس طريقة عمل شركات النقل الجوي و تتمثل فيمايلي :
- تحقيق التوافق الزمني بين عمليات التسويق و إنتاج الطاقة التحميلية للطائرة في ضوء الاحتياجات الفعلية للعملاء من ناحية الكمية والنوعية .
- تأجير الطائرات الزائدة عن الحاجة الفعلية للتشغيل (أي في مواسم هبوط الطلب) إلى شركات الطيران أخرى لتحقيق مردود مادي مناسب .
- محاولة التحكم في الطلب على الخدمة النقل الجوي و توقيته من خلال خفض قيمة التذاكر السفر أو نقل البضائع ، في مواسم محددة بغرض جدب أكبر عدد ممكن من مستخدمي خدمة النقل الجوي .
- ضرورة التخطيط الزمني السليم لتركيز عمليات الصيانة و الإصلاح و يقصد بذلك تجنب اختيار التوقيت الزمني لتلك العمليات في مواعيد غير ملائمة ، كان يتم اتخاذ القرار بإجراء عمليات الصيانة و الإصلاح في أوقات الدورة بل من الأفضل تركيزها في أوقات تراخي الطلب على خدمات النقل الجوي .

أن أسس تحديد ثمن تقديم الخدمة في حالة احتكار الدولة للممارسة النشاط – تعتمد على معيار يتناسب مع الشركة المحتكرة مشروعا هاما مما يؤدي إلى اختلاف أسس تحديد ثمن الخدمة عن تلك الأسس المتبعة في حالة المؤسسات الخاصة حيث يتم تحديد ثمن خدمة النقل الجوي في الحالة الأولى اعتمادا على معيار التكلفة / العائد الذي يأخذ في اعتباره المنافع الاجتماعية الناتجة عن تقديم الخدمة على حين يتم تحديدها في الحالة الثانية استنادا إلى معيار التكلفة / الربح و الذي يقصر اهتمامه على تحقيق أكبر ربح مادي خاص يعود على المستثمر ، و من ثم يمكن تجنب خطر استغلال الوضع الاحتكار للدولة في ممارسة هذا النشاط طالما لديها الوعي في تحديد ثمن الخدمة المقدمة للاعتبارات الاجتماعية إلى جانب الاعتبارات الاقتصادية(1)

---

1 نور الدين عبد الله الربيعي : الآفاق التخطيطية لأنماط النقل و المواصلات-دمشق مطبعة الجامعة السورية سنة 1997ص121

7-التحليل الاقتصادي لجانبي التكلفة و العائد في قطاع النقل الجوي

تتصف تكاليف و عوائد مشروعات النقل الجوي بسمات تميزها عن تكاليف و عوائد و الاستثمارات في باقي قطاعات النقل الأخرى بصفة خاصة مع الأخذ في الاعتبار وجود بعض السمات المشتركة في جانب التكلفة و العائد و ذلك في قطاع النقل الجوي و باقي أنشطة النقل الأخرى (البري ، المائي ، السكك الحديدية) الأمر الذي يمكن تبينه من خلال تحليل التكاليف و عوائد النقل الجوي و ذلك النحو التالي :

أولا:التحليل الاقتصادي لخصائص التكاليف في قطاع النقل الجوي:

العوامل المؤثرة على الطبيعة الخاصة للتكلفة مشروعات النقل الجوي :

- أن تكاليف النقل الجوي تتحد في ضوء اعتبار صناعة النقل الجوي ضمن صناعات المنافع العامة التي يمتد نطاقها ليغطي طبقات عريضة من أفراد المجتمع .
- أن تكاليف نشاط النقل الجوي ترتبط طرديا بمستوى الفن التكنولوجي المستخدم في تلك الصائعة .
- أن تكاليف التشغيل تمارس تأثيرا ملموسا في تحديد قرارات الاستثمار في هذا القطاع بحيث يمكن اعتبارها أحد المؤشرات الهامة لقياس كفاءة الاستثمار داخل القطاع و استنادا إلى العوامل السابقة يمكن إيجاز الخصائص الاقتصادية الاجتماعية لنشاط النقل الجوي فيما يلي :
- تعاظم التكاليف الرأسمالية للاستثمارات في مشروعات للنقل الجوي :

تستار الأصول الرأسمالية في مشروعات النقل الجوي بجانب كبير من إجمالي التكاليف اللازمة لممارسة هذا النشاط ، و تتضمن تكاليف تلك الأصول تكلفة وحدة النقل (الطائرات باختلاف أنواعها و خصائصها الفنية) و معدات الطيران و كذلك تجهيزات المطارات والخطوط الملاحية الجوية (1)

1-الدكتور صلاح الدين بشاطي علقمة النقل بالتعمير و الاستغلال الاقتصادي (امريكا اللاتينية) جامعة القاهرة الخرطوم دار الطباعة الحديثة ص97

8- التحليل الاقتصادي لجانب العائد في نشاط النقل الجوي

و يرتبط التحديد الدقيق لمفهوم العائد مجالا في النقل الجوي بطبيعة هذا النشاط من حيث كونه نشاطا من أنشطة البنية الأساسية على النحو السابق إيضاحه – و من تم مفهوم العائد في هذا النشاط يعد مفهوما شاملا يختلف عن مفهوم العائد في بعض الأنشطة الاقتصادية الأخرى فهو لا يقتصر فقط على الربح المادي بالمفهوم الاقتصادي بل يتضمن أيضا :

المردود الاقتصادي الاجتماعي الذي ينعكس في تحقيق أقصى قدر من المنافع الاقتصادية و الاجتماعية بل السياسية التي تعم أفراد المجتمع ككل ، و من هذا المنطلق فان تحليل جانب العائد في نشاط النقل الجوي يأخذ في اعتباره العوامل الآتية :

1) أن هدف تعظيم المنافع العامة (الاقتصادية و الاجتماعية) يتقدم على هدف تعظيم الربح المادي الناتج عن ممارسة هذا النشاط .
2) أن عائد قطاع النقل الجوي يأخذ اعتباره النفع العام الناتج تشغيل الخط الجوي و الذي يتجلى في شكل زيادة المنفعة المكانية و الزمنية للمنتج المنقول جوا واثر ذلك في زيادة رفاهية أفراد المجتمع إلى جانب المنفعة إلى جانب المنفعة الاقتصادية الناتجة عن ربط الدولة المعينة بغيرها من الدول الأخرى .
3) أن تحليل العائد في مجال النقل الجوي، سوف يستند إلى الآثار الاقتصادية الاجتماعية غير مباشرة الناتجة عن ممارسة هذا النشاط و التي تعزز إلى علاقات التكامل و الترابط التي يوفرها بنشاط النقل الجوي ، وبعبارة أخرى يمكن تحديد هام للعائد الاقتصادي لنشاط النقل الجوي من خلال قياس القيمة المضافة الصافية لمساهمة هذا القطاع في ناتج الأنشطة الاقتصادية الأخرى ، التي تعتمد على خدمات النقل عبر الخطوط الملاحية الجوية ، كما هو الحال بالنسبة لنشاط قطاع السياحة و التجارة الخارجية (استيراد و تصدير) .
4) و فيما يتعلق بنشاط النقل الجوي فقد احتل التموين التجاري متعدد الأطراف أو ما يعرف بالائتمان الايجاري التمويلي دورا بارزا في تمويل هذا النشاط حيث يتصف هذا المصدر التمويلي – بضمان تدفق العوائد النقدية للأصول الرأسمالية المؤجرة ، فضلا عن بقاء الأصل ضمانا لحقوق الممول .

و نظرا للدور المتنامي لهذا المصدر كمن مصادر التمويل المختلفة للاستثمارات في قطاع النقل الجوي فقد ظهر عدد كبير من البنوك و المؤسسات التمويلية المتخصصة في شراء الطائرات بهدف إعادة بيعها لشركات الطيران لممارسة نشاطها في مجال النقل الجوي .

و يرجع تزايد عدد المؤسسات التي يتم من خلالها نظام الائتمان الايجاري التمويلي إلى ما يتمتع به نشاطها في هذا المجال من مزايا ضريبية تسهم في زيادة معدل العائد على استثمارها و هو ما يجعل الحوافز الضريبية التي تمنحها الحكومة لتلك المؤسسات من أهم متطلبات ممارسة نشاطات في هذا المجال

9-مزايا نظام الائتمان الايجاري التمويلي و أثره الاقتصادية و الاجتماعية على قطاع النقل الجوي :

يتضح من العرض السابق و خصائص نظام الائتمان الايجاري التمويلي أن هذا المصدر ينفرد بمزايا اقتصادية و تمويلية معينة ، ليشاركه منها من مصادر التمويل التقليدية الأخرى ، و هو ما يفسر التزايد المستمر – على مستوى العالم – في درجة الاعتماد على هذا المصدر لتمويل الاستثمارات في قطاع النقل الجوي .

إذ يتمتع الائتمان الايجاري التمويني بمزايا عديدة تسهم جميعها في رفع معدلات العائد على الاستثمار في هذا المجال ، و يعزى إلى ذلك أن بعض من تلك المزايا يؤثر على كل حجم من الاستثمارات في الأصول الرأسمالية اللازمة لممارسة نشاط النقل الجوي و كذلك اختيار توقيتها الزمني الملائم .

كما أن بعض من تلك المزايا سيسهل إجراء عملية التكيف المطلوب من جانب شركات الطيران مع طبيعة الطالب على الخدمات النقل الجوي ، علاوة على ما يقدمه نظام الائتمان الايجاري التمويلي من مزايا خاصة بترشيد عملية تخطيط الطاقة التشغيلية لشركات طيران

أضف إلى ذلك أن مثل هذا المصدر غير التقليدي للتمويل يؤثر تأثيرا ايجابيا على إعادة تنظيم الهيكل التمويلي بما يتيح تخفيض درجة الاعتماد على مصادر التمويل التي تتقل كاهل الحكومات من خلال تخفيض حجم الإعانات الممنوحة لشركات الطيران من جهة و تخفيض حجم الاعتمادات المالية المخصصة للموازنة العامة لممارسة نشاط النقل الجوي من جهة أخرى فضلا عن تخفيض النسبي لاعتماد شركات الطيران على الافتراض لتمويل استثماراتها و بالتالي تجنب ما يترتب على هذا المصدر التقليدي في التمويل من أعباء خدمة هذه القروض ، و إلى جانب ما سبق فان الاعتماد على نظام الائتمان الايجاري التمويلي من شأنه عدم اضطرار شركات الطيران تحمل عبء تخصيص مبالغ كبيرة من أرباحها توجه لعمليات التمويل الذاتي في نشاط النقل الجوي الذي يتصف بعدم القدرة على تحقيق عائد مادي يعتد به نظرا لخصائصه الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية السابق عرضها .

و لا يخفى أيضا أن نظام الائتمان الايجاري التمويلي يتمتع بميزة أخرى على جانب كبير من الأهمية تتمثل في مساهمته الفعالة في تعظيم قدرة شركات الطيران على التكيف مع التعديلات المحتملة في السياسات المالية و النقدية التي تضطر بعض الحكومات لإنتاجها تحت ضغط التقلبات الاقتصادية المحلية أو العالمية .(1)

1- امير خالد-مرجع سابق ص193

و نظرا لتعدد و تنوع مزايا نظام الائتمان الايجاري التمويلي و آثاره الاقتصادية في مجال النقل الجوي الدي يترك بدوره اثارعلى سيرورة نقل الافراد والبضائع ومن خلال مختلف انشطتهم رأينا من الأفضل لأغراض الدراسة – تقسيم تلك المزايا على النحو التالي تجنب عبء التدبير موارد مالية جديدة لبدأ ممارسة نشاط النقل الجوي القائم على توفير أصول إنتاجية عالية الكثافة الرأسمالية .

* المزايا الخاصة بخدمات النقل الجوي :

أ- المساهمة في تعظيم قدرة الشركات الطيران على المواجهة مع أنواع بعضها من الطلب على خدمات النقل الجوي من خلال ما يتيحه مايسمى بنظام الائتمان الايجاري من استئجار الطائرات ذات المواصفات الفنية الملائمة لاستيعاب مثل هذه الأنواع من الطلب على خدمة النقل الجوي .

ب-تدنية وتقليل المخاطر الناجمة على التقلبات الطلب في السوق الدولي للنقل جوا من خلال استئجار طائرات جديدة لمواجهة الزيادة الطارئة في الطلب و ذلك دون تحمل أية مدفوعات ضخمة مفاجئة .

* المزايا الخاصة بترشيد تخطيط الطاقة التشغيلية لشبكات الطيران :

أ- المساهمة في ترشيد الطاقة التشغيلية لشركات الطيران في ضوء ما يسمح به نظام الائتمان الايجاري من تجنب الطاقة الفائضة في الحالات تراخي الطلب على الخدمات النقل الجوي و انتهاء عقود التشغيل الطارئة .

ب-توفير الفرص المناسبة لإجراء تجارب تشغيل ملاحية جوية جديدة لتحديد مستوى العائد الاقتصادي المتوقع من استخدامها و هو ما يسهم هذه الخدمات الجوية ذات العائد الاقتصادي المنخفض أو تلك إلى تحقق خسائر اقتصادية ، و التحول إلى خطوط جوية ذات العائد الاقتصادي مع الأخذ في الاعتبار عدم تحميل شركات الطيران المعنية نفقات إجراء تجارب تشغيل تلك الخطوط ، كما هو الحال عند استخدام نظام الائتمان الايجاري التشغيلي (1).

-الدكتور صلاح الدين الشامي علاقة النقل بالتعميروالاستغلال الاقتصادي-جامعة القاهرة بالخرطوم دار الطباعة الحديثة.ص 104

سادسا:الملامح العامة للإدارة التشغيلية للنقل الجوي :

يتم تتبع عملية التنفيذ العملية التخطيطية على العموم و يتبع عملية التنفيذ عادة عملية التشغيل و الصيانة للمشروع المنفذ و الموضوع للاستغلال و تعتبر عملية الإدارة التشغيلية من العمليات الإدارية المهمة جدا كأهمية العملية التخطيطية و التنفيذية في منسوبة إلى العملية التخطيطية و الحصيلة النهائية لانجاز العملية التخطيطية فإذا كانت الخطة جيدة و كانت منقاة بصورة متقنة و بالكامل فان عملية التشغيل و الصيانة تمثل العملية اللاحقة و الواجب تنفيذها و متابعتها حسب مقتضى الحال .

ومما يجدر بالذكر أن عمليتي التشغيل و الصيانة تتم الواحدة تلوى الأخرى و بالأخص عملية الصيانة إذ أنها الحصيلة الطبيعية لعملية التشغيل وبدونها لا يمكن إجراء عمليـــة

من الضروري إعطاء كل عملية قدرها المميز و معالجة المشاكل التي تعترض تنفيذ كل واحدة للوصول إلى الأفضل السبل لانجاز العمليتين المتداخلتين مع بعضهما بشكل يجعلهما و كأنهما عملية واحدة متكاملة من كافة النواحي(1).

ما العوامل التي تعتمد عليها هذه العملية لأخذها بنظر الاعتبار عند إعداد الخطة أم المرحلة أولية .

تعتمد الادارة التشغيلية في وسائل النقل والنقل الجوي على العناصر الرئيسية التالية :

- اختبار القائد الإداري المتمكن.
- اختبار و تطوير القابليات التكنولوجية للقوى العاملة و المسؤولتين عن التشغيل والصيانة .
- تواجد مخازن كافية لكل أنواع الأدوات الاحتياطية الواجب توفرها بصورة مستمرة
- تواجد مراكز تصليح مركزية جيدة

تواجد مراكز تصليح متحركة بالإضافة تواجد وحدات تصليح منتشرة على طول الشبكة المعنية للتصليح الفوري و الآني و السريع و الفحص الدوري .

تواجد نظام مركزي للسيطرة لضمان حسن و كفاءة التشغيل و الصيانة للشبكة معينة .

ويلاحظ مما جاء أعلاه أن بعض العناصر المذكورة مشتركة مع قطاعات أخرى و ليست محصورة بقطاع النقل رغم أنها مرتبطة بها ارتباطا مباشرا بشكله (2).

1-Intrernational civil aviation organisation

-2Paxton j the statesman’s year –book 1984-1985’london pp 22-23

أما فيما يتعلق بتقدير احتياجات شبكات النقل من وحدات متحركة مختلفة الأنواع و المتتالية بالشكل و أسلوب التشغيل فيتم في ضوء المتغيرات و المتطلبات التي تعتمد بالدرجة الأولى على الظروف و العوامل السائدة في الدولة و على طريقة تصميم الشبكة هي الغاية و الهدف الذي يتم إنشاء مثل هذه الشبكة من أجله .

وقد يتم استخدام معادلات رياضية توضع في ضوء الواقع و العوامل العديدة السائدة لكي يمكن الوصول إلى تقدير الأنواع و الأحجام واعداد الوحدات المتحركة لوسائل النقل المختلفة وينقسم هذا النمط – نقل الجوي – إلى قسمين الأول الموانئ الجوية المطارات و الثاني الخطوط الجوية و لكل قسم من هذا النمط من النقل مشاكل و معوقاته

الإدارية و التشغيلية غير أن بعض المشاكل ذات الطابع مشترك مع النقل الأخرى لذلك تتسم تغطية و تحديد المشاكل الخاصة بهذا النمط من النقل فقط (1).

1-7 النقل الجوي و الموانئ الجوية

عندما يبدأ المخطط في الدول و إعداد خطته لإنشاء ميناء جوي أو عدة موانئ جوية ذات مواصفات قياسية و دولية و يجب عليه الأخذ بعين الاعتبار عدة أمور و عوامل منها ماسبق ذكره و أخرى ذات علاقة مباشرة بالتخطيط لهذا النمط على المخطط اوالمصمم للميناء الجوي أن يعطي بعض الملاحظات أو الحلول لتفادي المشاكل و المعوقات التي قد تظهر أثناء التنفيذ أو عملية التشغيل أو الصيانة فإذا لم يتم التنويه عن هذه الأمور في البداية فان ظهورها فيما بعد قد يشكل مشاكل خطيرة تعيق عملية تشغيل الميناء الجوي عند افتتاحه و البدا بالعمل فيه

وقد يحدث في حالات عديدة و خاصة في العملية التشغيلية للموانئ الجوية أنه من غير الممكن التغلب على المشاكل التي تواجه تشغيل هذه الموانئ ما لم يتم عدة الميناء الجوي المعنى بالأمر لفترة من الزمن مما يؤدي إلى الفوضى في عملية التوزيع النقل الجوي على الموانئ الجوية الأخرى في مدن أخرى مما يسبب إزعاجا واضحا للمسافرين و العاملين في حقل النقل الجوي وخاصة الشركات الغير وطنية أو التي تصل طائرتها إلى تلك الدول.(2)

لذلك فمن المهم ذكر بعض العوامل الأساسية الواجب الانتباه لها قبل البدء بوضع الميناء الجوي موضع التشغيل إضافة إلى ضرورة قيام كل من المخطط اوالمصمم والإداري بالتعاون على تنظيم و تسهيل عملية التشغيل الميناء الجوي عن طريق اقتراح حلول طويلة الأمد وعلى ضوء ما يلي :

-(1)Paxton j the statesman’s year –book 1984-1985’london pp 22-23

2–-بريدي -مختار محمد-قانون الطيرانمرجع سابق ص207

أ- تحديد عدد العاملين التشغيليين للميناء الجوي اعدد المهندسين و الفنيين وماله علاقة بهما و ذلك بالاعتماد على حجم الميناء الجوي وعدد ساعات تشغيله اليومية .

ب-اختيار هؤلاء العاملين منذ بداية تنفيذ المشروع و تدريبهم إما مع الشركة المنفذة أو بإرسالهم خارج الدولة إلى المؤسسات ذات علاقة مباشرة بتشغيل مثل هذه الموانئ الجوية لكي يلموا بالأمور المتعلقة بالتشغيل و الصيانة و خاصة الأجهزة العديدة و المختلفة و الموجودة في الميناء الجوي.

ج- رسم خطة للتشغيل بأقصى مدة ممكنة وهي 24 ساعة يوميا و محاولة تنظيم و استغلال القوى العاملة استغلالا أقوى خلال هذه الفترة و خاصة العاملين في الجمارك و في شرطة الميناء الجوي و جوازات السفر من حيث العدد والنوعية .

د- الإعداد والتنظيم تشغيل مختلف مرافق الخدماتية من مطاعم ومرافق لراحة سواء لعامة المسافرين و المسافرين دوي اهمية من حيث النشاطات وبالرغم من اعتبار معظم هذه القضايا منطقية أو بديهية الا أن بعض الدول منها الجزائر تعاني العديد من المشاكل في طريقة تنظيم و ا عدادو تشغيل ادارة هذه المطاعم و الكافيتيريا وكل المرافق بصفة عامة المتواجدة في الميناء الجوي .

وعلى ضوء ما جاء أعلاه بدل المزيد من الجهود للأعداد لتنفيذ وتسهيل تحليل الصعوبات التي تصادف العوامل المذكورة أعلاه إلا انه مما يؤسف انه بعد حصول بعض العاملين على الخبرة اللازمة لتشغيل أو صيانة في بعض الدول النامية ينقلون الأسباب بسبب أو بدون سبب معين إلى دائرة أخرى كافترة تكوينهم القصيرة او لتدبدب وعدم استقرار القوى العاملة الدي يؤدي إلى تقليل نسبة كفاءة عملية ادارة التشغيل و الصيانة إلى أن الأشخاص الذين يتم تنسيبهم بدل المنقولين يكونون عادة دون خبرة أقل أو عديمي الخبرة و بالتالي تؤدي هذه العملية إلى عدم التشغيل و الصيانة المثلى للميناء الجوي ، علاوة على عدم اختيار الرؤساء أو الإداريين لإدارة الميناء الجوي

و في كثير من الاحيان و في بعض الدول النامية يتم اختيار هذه العناصر القيادية دون النظر للكفاءة و المؤهلات الضرورية .(1)

1-المرجع نفسه ص208 .

يمكن تلخيص عملية الادارة التشغيلية للخطوط الجوية الوطنية لبعض الدول النامية منها الجزائر بالنقاط التالية :

- عدم تشغيل الطائرة تشغيلا اقتصاديا أي أن عدد الساعات الطيران اليومية للطائرة اقل مما هوواجب فكلما كانت عدد الساعات أكثر كلما كان عامل الاستغلال أعلى وبالتالي الكفاءة التشغيلية في تزايد من قبل الجهة المستخدمة للنقل الجوي .
- عدم وضوح جدول الإقلاع و الهبوط و عدم الالتزام بها في بعض الأحيان بالرغم من صدورها و نشرها النشرات الدولية لجدول الإقلاع و الهبوط للخطوط الجوية العاملة للدول الأخرى
- عدم تبسيط عملية الخروج المسافرين و كذلك وصولهم إلى الميناء الجوي بسهولة تأخير سواء كان المسافرين قادمين إلى دولهم .
- عدم كفاءة الخدمات الجوية التي تقدم من قبل المضيفات و المضيفين أثناء الرحلة الطائرة وقد يعود ذلك إلى عدم اختيار العناصر الجيدة أو الكفؤة أو عدم تدريبهم التدريب الضروري أو عدم تقبلهم لهذه المهنة وقبولهم للعمل فيها لأسباب شخصية مختلفة .

أما فيما يتعلق بساعات الطيران للطائرة فان المسؤول عن تشغيل إعداد خطة استغلال ذلك لأقصى حد ممكن ضمن الساحات التي حددها المجهز للطائرات أن حسن استغلال للطائرة يكون عندما تكون في الهواء ومملوءة بالمسافرين أو شحنات مناسبة من البضائع خلال الفترة المسموحة للطائرة بالطيران و المحددة من قبل الصانع لذلك فانه من الضروري أن تقوم الطائرة بالرحلات الكافية يوميا لتغطية الساعات المقررة لها للطيران الاقتصادي أي الاستغلال الأمثل للطائرة كما أن السيطرة المركزية و المنتظمة و الادارة الكفؤة ووضع الشخص المناسب المضيفين المناسبين و المضيفات المناسبات عن طريق التدريب المستمر و اختيار العناصر الجيدة والكفؤة مع منح هذه العناصر الامتيازات و التقدير الضروري و المحافظة عليها و لاستمرارها بعملها بنفس المهمة والنشاط و الكفاءة اذ تمتد سمعة الخطوط الجوية إلى درجة كبيرة في بعض الأحيان في ضوء الخدمة التي تقدم على الطائرة أثناء الرحلة الجوية .(1)

1-المرجع نفسه ص209

-إضافة إلى تبسيط أمور تسليم الحقائب و تدقيق الجوازات و الوقت المستغرق لذلك عامل يؤدي إلى زيادة كفاءة التشغيل و أن الخطوط الجوية الوطنية في اختيار أفضل العاملين لهذا الغرض.

أن العمل الضمني و السريع الذي يقدم من قبل العاملين الأرضيين للمسافرين على أي طائرة و السهر على مصلحة المسافرين ومساعدة بأقصى جهد ممكن من قبل هؤلاء العاملين و بالأخص الخدمات المقدمة للمسافرين العابرين خاصة عند تأخر الطائرة على الإقلاع على هذه الخطوط ، و بالتالي اكتساب السمعة الجيدة للخطوط الجوية المعنية عن طريق تجنب إزعاجهم و إثارة أعصابهم حيث أن العامل النفسي في مجال النقل الجوي يلعب دورا بارزا و رئيسيا في ردود الفعل لدى الكثير من المسافرين إذ أن الكثير من هؤلاء المسافرين يشعرون بعدم الاطمئنان للسفر في الجو اعتقادا منهم أن مخاطره أكثر بكثير من مخاطر أنماط النقل الأخرى في حين أن الإحصائيات تشير إلى أن النقل الجوي أكثر أمنا و أقل خطورة من النقل بالوسائل الأخرى على الإطلاق .

2-7 تصنيفات الخطوط الجوية :

يمكن تصنيف الخطوط الجوية حسب نظام تشغيل الطائرات ولها نمطين رئيسيين هما :

-خطوط جوية تعمل عليها شركات تقوم طائراتها برحلات مؤجرة لمن يريد التنقل الى الهيئات و الشركات او رجال الأعمال لأغراض محددة مثال ذلك نقل المواد الغذائية و بعض المعدات و الأجهزة إلى مواقع مختلفة لها تعامل دائم مع هده الشركات بالإضافة إلى الخدمات الطوارئ و الإسعافات لحساب مثل هذه الشركات مثال ذلك متقدمه بعض شركات الطيران الخاصة بالخدمات العامة إلى شركات البحث و التنقيب عن البترول في الدول العربية بالإضافة إلى نقل السائحين خلال الإجازات و المواسم السياحية لحساب شركات سياحية .(1)

-خطوط جوية تعمل عليها شركات تقوم طائراتها برحلات منتظمة وفقا لجدول محدد معروف و معلن عنه و يمكن تصنيف مثل هذه الخطوط إلى مجموعتين فرعيتين :

1-لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا –اثار الاتفاق العام بشان تجارة الخدمات على النقل الوثيقة رقم/5-2000.ايلول /سبتمبر2000 ص49-50

أ) الخطوط الجوية الداخلية : و هي خطوط قصيرة المدى بصفة عامة حيث ترتبط بين المدن و الأقاليم المختلفة داخل الدولة الواحدة مثال ذلك الخطوط الاتجاه الجهوي وسط الجزائر (الجزائر) الاتجاه الجهوي غرب الجزائر _ وهران (الاتجاه الجوي قسنطينة / الاتجاه الجهوي عنابة / الاتجاه الجوي جنوب الجزائر (ورقلة) / بعثة تمنراست / بعثة أدرار / بعثة بشار....الخ .(1)

ب) الخطوط الجوية الدولية : خطوط طويلة بصفة عامة بالقياس إلى الخطوط السابقة حيث تربط بين المطارات الدولية التي تباينات المسافات الفاصلة فيما بينها تبعا للمواقع الجغرافية وتتشعب الخطوط الجوية العالمية من المواقع لعواصم الكبيرة و المراكز الصناعية كثيفة السكان بصورة خاصة لأنها تشكل أهم أسواق النقل الجوي و أكثرها حاجة إلى هذه الوسيلة بحكم الحجم السكاني الكبير و التنوع الاقتصادي الثري و الإمكانيات المادية المرتفعة لذلك تتركز المساحات الأرضية التي تشغلها و أنماط تجهيزاتها وحجم الحركة بها إلا أنها تتفق في موقعها الجغرافي القريب من النطاقات التي تخدمها بصورة مباشرة .

و تميل الخطوط الجوية العالمية إلى الاتجاه و التمركز في عدد من المراكز التي تتمتع بمواقع جغرافية ممتازة و بتجهيزات متميزة تسهل عمليات النقل الجوي مثال ذلك مطارات لندن القاهرة بانكوك و تتصدر الخطوط الجوية التي تربط بين غربي أروبا الشمالية عبر المحيط الأطلسي باقي الخطوط الجوية في العالم من حيث ضخامة حجم الحركة وتعدد الرحلات لذا تدرج مطارات نيويورك و لندن و باريس ضمن أكثر مطارات العالم ازدحاما بالحركة و أهمها في مجال النقل الجوي الدولي

ج- طرق الملاحة الجوية

تستخدم الطائرات المجالات الجوية للدول كطرق لها بين مطارات القيام و مطارات الوصول و تتميز خطوط الملاحة الجوية بعدم حاجتها إلى إنشاء أو الصيانة أو الإحلال فهي من المهيبات الطبيعية التي منحها الله للإنسان لأعمار الكون و على هذا فان شركات النقل الجوي لا تتكلف شيئا في إنشاء خطوط ملاحة الجوية ولا تجبر الدولة على تحديد مسارات الخطوط الجوية إلا القيود السياسية و العسكرية و العلاقات الدبلوماسية بين الدول(2).

1-مديرية الجهوية الخطوط الجوية الجزائرية.

2-لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا-المرجع نفسه ص51

3-7 المطارات :

وتتمثل الموانئ الجوية التي تقلع منها وتهبط فيها الطائرات وتتميز إنشاءات المطار بوجود كل من صالات السفر وصالات الوصول ومراكز صيانة الطائرات و مراكز تموين الطائرات وإدارات الجمارك والجوازات و مكاتب ممثلي شركات الطيران و مراكز المراقبة الجوية و خدمات الشركات و سيارات الأجرة لمندوبي الفنادق ومراكز الإسعاف و غيرها من الخدمات الضرورية المساندة هذا بالإضافة إلى ممرات الطائرات و مراكز الصيانـــــة

المراقبة الأرضية وعلى هذا النحو تتميز المطارات بمساحتها الكبيرة و المنشات الثابتة العديدة والأجهزة والآلات المتقدمة وبما يعنى ضخامة التكاليف ولذلك تقوم الحكومات ببناء المطارات في كثير من الأحوال و لكونها تمثل مظهرا من مظاهر السيادة الوطنية ولكن هذا .يمنع من وجود المطارات الخاصة و المطارات التي تقوم بإنشائها و تشغيلها القطاع الخاص .

وتتمثل المطارات على هذا النحو مصدرا هاما من مصادر الدخل القومي على سبيل المثال رسوم الهبوط و الإيواء و الانتظار و الجمارك والخدمات المساندة كما يوفر فرص عمل كثيرة من راغبين العمل .

ا-برنامج خصخصة المطارات

يتم تخصيص المطارات القائمة والمملوكة للدولة يتم السماح للقطاع الخاص بإنشاء المطارات و تشغيلها و صيانتها (1)

ويمكن القول أن هناك مؤشرات اقتصادية هامة في قطاع المطارات للحكم على إمكانية الخضخضة و مدى نجاحها و في هذا السياق تتقدم المؤشرات الآتية :

1-محمد فريد العريني –الطيران المدني والملاحة الجوية-دار المطبوعات الجامعية –الاسكندرية 1998ص253

-موقع المطار : ويؤثر ذلك في حركة الجدب السياحي و مدى كثافة الرحلات بحسب موقع المطار وهل يقع في منطقة سياحية أو قريبا من عاصمة الدولة .
-معدل كثافة الحركة : وتقاس بالآتي :
1- معدل الرحلات القادمة .
2- معدل الرحلات المغادرة .
- الإمكانية المتوفرة : و يأتي في مقدمتها الآتي :

1- القدرة على استقبال الطائرات العملاقة مثل الطائرات الجامبو و الطائرة كونكورد من حيث توفي الممرات المناسبة لذلك و عدد صالات السفر و الوصول .
2- كفاءة الخدمات المساندة مثل شركات الشحن و التفريغ و مراكز تموين الطائرات و مراكز الصيانة و الفنادق المحيطة بالمطار .
3- كفاءة البنية الأساسية المساندة مثل الطرق الداخلية البرية الحديدية و النهرية من و إلى المطار .

و يرى البعض العديد من الفوائد المتحصلة من خصخصة المطارات و يأتي في مقدمتها ما يلي :

أ- تخفيض العبء على دافعي الضرائب و ذلك بتحميل المستفيدين مباشرة بتكلفة الخدمة .
ب-تجنب الدولة لأية تكاليف إضافة الى التحسينات في البنية الأساسية وعلى سبيل المثال شركة المطارات البريطانية – بابليك – و التي تمتلك بالكامل سعة مطارات بريطانية – اعتمدت مبلغ 200 مليون دولار أمريكي لتسيير رحلات قطارات من لندن إلى مطار هيثرو بزمن قدره 12 دقيقة للرحلة و ذلك دون زيادة الرسوم المحصلة من المسافرين أو شركات الطيران و هي بالقطع تسهيلات تؤدي إلى مزيد من الجدب لحركة السفر .
ج- تركيز القطاع الخاص على التسويق ماركوتينغ و يدخل في ذلك تبني جميع السبل التي تكفل تنمية الإيرادات الأخرى و ليس فقط تنمية إيرادات نشاط الرئيسي (للنقل الجوي)%.

ح – سهولة التنسيق و الاتصالات بين إدارة المطار و بين الشركات السياحية

خ- تحسين مستوى الخدمات و خفض وحدة التكلفة بإعادة هيكلة العمالة المعدات مما يعد في صالح العميل و في صالح إدارة المطار في نفس الوقت

د- سرعة نمو إجراءات الأفواج السياحية نتيجة زيادة الطاقة الاستيعابية و إدخال أجهزة نظم المعلومات الحديثة .

ذ- تفرغ السلطات الطيران لمهمة الرقابة و التفتيش لتأكد عنصر السلامة الجوية .

و تتركز وسائل خصخصة المطارات في الآتي :

إنشاء شركات مستقلة متخصصة في إدارة و تشغيل المطارات .
منح شركة الطيران حق إدارة المطار بعقود طويلة الأجل .
إنشاء شركات متخصصة لإدارة عمليات المراقبة الجوية كما هو الحال في العديد من الدول .
طرح أسهم الخدمات المساندة بالمطار لشركات القطاع الخاص المتخصصة .
طرح المطارات في قوائم بحيث تتضمن كل قائمة عددا من المطارات الرابحة .
ولكل دولة ظروفها و لكل شركة طيران ظروفها الخاصة سواء من ناحية شبكة الخطوط الملاحية و القوانين التي تخضع لها و تركيب أسطور الطائرات و العمالة و الاتحادات العمالية و الموردين تأثيرا تهم المختلفة أضف إلى كما يبقى لدافعي الضرائب ذلك ضغوط المجموعات الرئيسية في حقل صناعة النقل الجوي وهي :

صناعة السياحة - المنافسون –المستفيدون- البنوك المقرضة(1).

1- المرجع نفسه ص154

سابعا- التخطيط و النقل الجوي :

يعني النقل الجوي جميع التسهيلات و الإمكانات المتعلقة بهذا النشاط أي الموانئ الجوية المطارات و الأجهزة الملحة بها و الخطوط الجوية أو الطائرات و الخدمات الضرورية لهذه الشبكة بالرغم من بدء التطوير النقل الجوي في العشرينات من هذا القرن إلا أن الدول المتقدمة كانت هي الوحيدة تقريبا من بين دول العالم التي قامت بإحداث نمط جيد للنقل التجاري للمسافرين إلا وهو النقل الجوي حيث كانت الدول النامية تعاني من المشاكل و المعوقات الكثيرة و التخبط السياسي في تلك الفترة من الزمن مما أشغلها عن الانتباه لهذا النمط الجديد من النقل .

تعرف الموانئ الجوية المطارات كمحطات الهبوط و إقلاع الطائرات العائدة لمختلف الشركات العالمية و المحلية فقد كانت هذه الموانئ الجوية الصغيرة و كافية للنقل الجوي التجاري لتلك الدول في تلك الفترة الزمنية من هذا القرن و التي امتدت إلى ما بعد الحرب عالمية .

بدأت الدول النامية بما فيها الجزائر بإنشاء موانئ جديدة حديثة عند دخول النقل الجوي عصر الطيران النفاث و شيوع هذه الطائرات الحديثة بصورة واسعة خاصة في أواسط القرن الحالي أن إدخال استعمال هذه الطائرات الحديثة و السريعة و ضمان سلامة المسافرين أدت إلى زيادة سريعة غير متوقعة بإعداد المسافرين الجويين مما حدا للدول النامية منها الجزائرأن تفكر مليا في وضع خطط لنظم النقل الجوي العالمي ضمن اتفاقيات عالمية و تشغيل كفؤا تنافسي و قد كان المخططون مشغولين كثيرا في إدخال هذه الشبكات الجديدة للنقل ضمن الإمكانات التكنولوجية المتاحة إلى درجة أنهم نسوا أو أوقفوا في بعض الأحيان مدى تأثير هذا النمط من النقل المتزايد بسرعة مذهلة على النقل بالأنماط الأخرى و نتائج التي ستؤدي إليها هذا التسارع في استغلاله على ضوء التوسع الهائل الذي حدث قبل عقدين من الزمن (1).

1- التخطيط للموانئ الجوية :

نظرا لإدخال الطائرات النفاثة السريعة و ذات السعة الكبيرة في الخدمة للنقل الجوي فان أبنية الموانئ الجوية أصبحت غير مستوفية لاستقبال هذه الطائرات الجوية بالركاب و عدم استيعاب الإعداد المتزايدة و بالنتيجة عدم إمكانية تقديم الخدمات المناسبة و السريعة لهم والتي تعتبر من العوامل المهمة لنجاح النقل الجوي و استقبال المواطنين على استعماله إما وقت للمسافر للوصول إلى غايته بأسرع ما يمكن مهما كانت المسافة بعيدة .

1-نور الدين عبد الله الربيعي : الآفاق التخطيطية لأنماط النقل و المواصلات-دمشق مطبعة الجامعة السورية سنة 1997ص189

وعليه استوجب الأمر إنشاء موانئ جوية حديثة تستوعب الأعداد المتزايدة من المسافرين إذا يصل ركاب طائرة واحدة في هذه الأيام إلى أكثر من 400 مسافر علاوة على توفير المستلزمات الضرورية لخدمة هذه الطائرات كأجهزة الرادار و إنارة مدارج الإقلاع و الهبوط وتوفير الخدمات الأرضية كالصيانة و غيرها إضافة إلى توفير الوقود اللازم للطائرات أثناء رحلتها و الطعام الضروري للركاب .

و لحسن الحظ أن الدول النامية منها الجزائر في تلك الحقبة من الزمن أخذت تستغل لذلك فإنها لم تكن متأخرة كثيرا في هذا المضمار عن الدول المتقدمة حيث بدأت بإنشاء موانئ جوية حديثة كتلك التي نشأت في الدول المتقدمة عليه فان فجوة بين الدول النامية والدول المتقدمة في هذا المضمار قليلة كما أن الطائرات الحديثة والكبيرة و ذات السرعة العالية تضع في الدول المتقدمة و لا يوجد منافس لها .

أن وضع الخطط للموانئ الجوية يعتمد بالأساس على عدة نقاط أهمها ما يلي :

-عدد المسافرين الذين يستعملون الطائرات و هذا يعني عدد المسافرين القادمين و المغادرين .

- حجم الطائرات التي تهبط و تقلع من الميناء الجوي و عدد الطائرات القادمة و الهامة يوميا .
- عدد الطائرات التي لديها الحق بالهبوط في الميناء الجوي .
- التوقعات المستقبلية للنقل الجوي و التي يعتمد على العوامل المهمة التالية :

معدل زيادة عدد السكان الدولة أي معدل النمو السكاني .

معدل نمو الدخل القومي والفردي .

القاعدة التاريخية وحالة طقسها و موقعها الجغرافي و معدل نموها الصناعي الزراعي في ضوء خططها التنموية السنوية أي الخمسية و استقرارها السياسي .

تساعد العوامل أعلاه المخطط على تصميم ميناء أو عدة موانئ جوية بموجب التوقعات المستقبلية إضافة إلى أهمية الإستراتيجية لهذا الميناء أو أية وسيلة أخرى سريعة للوصول إلى المدينة بسهولة و راحة تامة فقد يؤدي عدم اختيار الوسيلة المناسبة إلى استغراق الرحلة من المدينة إلى الميناء الجوي أكثر وقتا من رحلة المسافر بالطائرة إلى الغاية المنشودة ويؤدي بالنتيجة إلى تباطؤ السفر بالطائرات ليس بالنسبة إلى النقل الجوي الداخلي و بصورة ملحوظة .

1-نور الدين عبد الله الربيعي : مرجع نفسه ص190

2- التخطيط للخطوط الجوية

لتوجد وسيلة نقل تطورت و ازدادت أهميتها بسرعة مذهلة في وقت قصير من الزمن و أصبحت أكثر شيوعا كالنقل الجوي و يعود السبب في ذلك إلى سرعة النقل الجوي و سلامته العامة مقارنة مع أنماط النقل الأخرى .

يعتمد هذا النقل بالدرجة الأولى على نقل المسافرين إذ أن شحن البضائع جوا أمر مكلف لا يتم إلا في حدود ضيقة و مهمة ذات طبيعة إستراتيجية خاصة في الماضي أما الآن فقد شاع استعماله مما حدا لبعض الدول إلى إدخال المكننة و المخازن الحديثة في الموانـــــئ

الجوية بصورة تدريجية لإدخال بمستلزمات هذا النمط من النقل الجوي لشحن البضائع .

بدأت بعض الدول النامية باستغلال النقل الجوي للشحن بشكل محدود بالرغم من كونه مكلفا إلا أن الوقت سيأتي قريبا عندما تكون معظم الدول النامية قد بدأت باستغلال النقل الجوي بصورة عامة و كاملة و بنوعية نقل المسافرين و الشحن الجوي إضافة إلى ارتفاع عامل استغلال الطائرات مما يؤدي إلى مردود اقتصادي جيد .

حيث تقوم الطائرات و خاصة الكبيرة في بعض الدول في الوقت الحاضر بسفرات للمسافات طويلة دون توقف بنفس العمليتين في آن واحد مما ساعد على تحقيق مردود اقتصادي ملموس أكثر بكثير مما لو استعملت لنقل المسافرين فقط كما كان عليه الحال في الماضي .

ينصح مما جاء أعلاه أهمية النقل الجوي و الدور البارز الذي تلعبه في مجالات النقل سواء للمسافرين أو الشحن الجوي مما سيؤديه هذا النمط من النقل من تطور كبير في التجارة الخارجية العالمية إلا أن المشكلة تكمن في اختيار الطائرة المناسبة الأكثر ملائمة و اقتصاد لهذا الغرض من النقل الجوي المتكامل أي استعمالها للنقل الجوي للمسافرين و الشحن في آن واحد و كما هو معروف أن الخطوط الجوية في أنحاء العالم أدخلت أساليبها الطائرات النفاثة السريعة خلال النصف الثاني من هذا القرن و منذ ذلك الوقت إلى يومنا هذا قامت و تقوم شركات صنع الطائرات في الدول المتقدمة تطوير هذه الطائرات لكي تكون أكثر مناسبة و أكثر ربحية للنقل الجوي عليه فان أي دولة و بالأخص الدول النامية بان عليها أن تنشأ نقلا جويا و أن تعد الخطط الضرورية للشراء الطائرات المناسبة بعد الأخذ بعين الاعتبار العوامل الأساسية التالية :

1-الدكتور صلاح الدين الشامي-مرجع سابق.ص 171

- حجم الطائرة و كمية الوقود التي تصرفها في الساعة الواحدة أثناء طيرانها .
- شعبية الطائرة ومتانتها سهولة صيانتها و سلامتها تجربتها و ما شبه ذلك بالإضافة إلى مرونتها و مداها .
- الإمكانيات المتوفرة لصيانة الطائرة في الموانئ الجوية القريبة أو الدول المجاورة .
- مدى عمل الطائرة و قابليتها للتغيير بسرعة من طائرة مسافرين إلى طائرة شحن أو إمكانية استعمالها بصورة مشتركة للمسافرين و الشحن في آن واحد .
- فعندما يتم القرار إنشاء شبكة لخطوط جوية جديدة يتطلب الأمر من المخطط أخذ النقاط و العوامل الواردة أعلاه و دراستها بعناية ليتمكن من تحديد لفصل أسطول الأفضل استعمالا من تحديد نوعية و عدد الطائرات المطلوبة لمثل هذا الأسطول بعد أن يتم الأخذ بالنظم لاعتبار المتغيرات التالية :
- عدد المسافرين من منتسبي الدولة الذين يستعملون هذا الأسطول .
- الجهات المختلفة التقريبية التي سيصل إليها الأسطول عند وضعه موضع التشغيل .
- الاتفاقيات الثنائية المتوقع عقدها للتشغيل المزدوج مع الدول أخرى أو مجاورة أو متباعدة .
- حجم الشحن الجوي المتوقع نقله خلال السنوات العشر القادمة و مصادره الاستيراد و التصدير .
- تطور إمكانات النقل الجوي الداخلي و هل من المفضل استعمال نفس الأسطول خاص للنقل الجوي الداخلي على النقل الجوي الخارجي .

ومن أجل وضع الخطة موضع التنفيذ على المخطط لاقتراح بعض الحلول لبعض العوامل و المشاكل التي يتوقع حدوثها نتيجة تنفيذ و تشغيل الأسطول .(1)

-1-المرجع نفسه ص172

* سبل التطور في مجال النقل الجوي و خلاصة الوضع الجوي له :

لازال النقل الجوي في بلادنا يعاني من النقص في القابلية الفنية الاقتصادية وان الطاقات المتاحة غير مستغلة استغلالا كاملا و كفؤا و هنالك نقص في القوى العاملة المدربة سواء في الملاحة الجوية كما أن الطيارين و المهندسين أو الخدمات الأرضية الفنية و غيرها في أكثر من الدول مما جعلها تعتمد على الدول المتقدمة و غيرها في استخدام الطيارين و المهندسين و حتى المضيفين و المضيفات في أساطيلها الجوية .

يتم الشحن الجوي بصورة كبيرة في السنين الأخيرة من قبل الشركات النقل الجوي في الدول المتقدمة بينما لا أعتبر الدول النامية أهمية تذكر إلى هذا النمط من النقل الجوي المتنامي .

-تمتاز بعض الدول النامية منها الجزائر بامتلاكها خطوط جوية متقدمة نسبيا مقارنة مع غيرها من الدول النامية إضافة إلى الإمكانيات المتوفرة لديها كالخبرات في مجالات التدريب الفني و الملاحي .

-هنالك العديد من الدول النامية لاتعير أهمية تذكر للنقل الجوي الداخلي الذي يعتبر نقلا مكملا لوسائط النقل الأخرى و خاصة في الدول ذات المساحات الشاسعة و التي تتوفر

فيها سكك الحديد و طرق حديثة و متطورة و منبعثة إلى معظم غطائها مما يتطلب تصميم مطارات داخلية في مناطق مختلفة من الدول موازاة حجم النقل الداخلي على ضوء المؤشرات المستقبلية كتطور السياحة الداخلية و الدولية مع جعل بعض من هذه الموانئ الجوية الداخلية ذات مواصفات عالمية حسب مقتضيات الظروف للرحلات جوية مباشرة مع الخارج .

-عدم الاكتفاء الذاتي في مضمار التدريب العاملين في المجال الجوي كالطيارين و المهندسين و الفنيين و الإداريين مما يتطلب التهيؤ لإعداد العناصر اللازمة لإمكانية إفادتها إلى الخارج الدول حيث تعاني معظم الدول النامية من عدم وجود إمكانات داخلها لهذا النوع من التدريب الاختصاصي كما ليتوفر لدى العديد منها مراكز تدريب متقدمة لهذا الغرض .

محاولة تطوير الإمكانات الفنية لجعل إدامة الطائرات داخل الدول النامية منها الجزائر قدر المستطاع دون الاعتماد على الدول المتقدمة في الصيانة مع ضرورة الدخول في تصنيع بعض أجزاء الطائرات محليا .

---

1 مصادر-المديرية الجهوية الخطوط الجوية الجزائرية.

* اقتراحات لصيغ و سبل التعاون مع الدول في مجال النقل الجوي :

قيام الدول النامية و العربية ومنها الجزائر باستغلال طاقاتها المتاحة للطيران بأسرع وقت ممكن و بأقصى جهد ممكن و بشكل مناسب و عليها محاولة الدخول الجدي و الجزئي في المنافسة في النقل الجوي العالمي .

ضرورة قيام الدول العربية و النامية بما فيها الجزائر بدراسة ظروفها المتاحة و الحالة الاجتماعية و الاقتصادية لها تم تحديد سياساتها بالنسبة للنقل الجوي إما على شكل كل دولة على حدى أو على شكل مجموعات من الدول و في ضوء ذلك تقدير أهمية و فوائد الدخول في اتفاقيات ثنائية أو جماعية فيما بينها بأقل ما يمكن من التحديدات لتسهيل عمليات النقل فيما بينها مع ضرورة دراسة إنشاء شركات طيران مشتركة فيما بينها .

ضرورة اعتبار تدريب العاملين في مجال الطيران سواء الطيارين أو المهندسين أو الفنيين أو المضيفين و غيرهم من العاملين المهمين على الأرض من المهمات الحيوية تستحق إعطائها الأهمية القصوى و ذلك عن طريق استغلال مراكز التدريب في الدول النامية و عن طريق تبادل الخبرات ومن خلال المنظمات العالمية و إعداد برمجة مرحلية و طويلة

المدى في هذا الغرض ، وبرغم من اعتبار الجزائر من الدول النامية إلا أن لها خصوصياتها و تمتاز بعدة عوامل مشتركة مما يقضي الأمر التنويه عنها والجزائر باعتبارها دولة عربية نامية تسعى لتحقيق عملية تطوير النقل الجوي في جميع خدماته ومهامه ووظائفه بشكل متوازن و متزن و بأسلوب موحد لتحقيق الغايات و الأهداف المنشودة .

على الرغم من ذلك يجب أن تتخذ الجزائر خطوات سريعة و كفيله للدخول في لاتفاقيات مجال النقل الجوي في مختلف أنشطة وتعتمد على خطط متزنة و طويلة الأمد في هذا المجال و ضرورة التخطيط المتزن و الطموح لإيجاد هذا المدخل عن طريق موانئ جوية قرب موانئ بحرية و ربطها بسكك الحديد و متوازية ووسيلة و تسهيل و تبسيط عملية التنقل بينها سواء لنقل البضائع أو لنقل المسافرين .

العمل على تشكيل فرق عملية ثنائية أو جماعية لقطاع النقل بصفة عامة و النقل الجوي بصفة خاصة لإحداث تنمية حقيقية في البلاد سواء داخلها أو لتحقيق اقتصاد متكامل مع الدول الأخرى بحيث تتمتع بمنطقة جغرافية مناسبة لتطوير وسائل النقل و بالتالي تساعد على تطوير هذا النوع منه – النقل الجوي – بإيجاد مراكز مشتركة فيما بين الولايات للخزن و التفريغ و التحميل كإحدى خطوات العمل المتكامل و المنتج لإحداث تنمية في البلاد .

-كما أن الضرورة تقتضي تكوين و إيجاد صيغة مناسبة لجهاز استشاري للنقل الجوي يعمل على مساعدة الدولة في هذا المجال من قبل خبراء للقيام بالدراسات الضرورية اللازمة الجدوى الاقتصادية و الفنية للمشاريع النقل الجوي فيها مما يساعد على اعتمادها

على نفسها في تطوير قابليتها الفنية و الإدارية و المالية و الذاتية بالشكل المطلوب و المناسب وبالتالي تقليل الاعتماد على الدول المتقدمة و الخبرة المستوردة الباهظة الثمن .

ضرورة تنفيذ مشاريع النقل بصورة تفي بمتطلبات الدولة و التي تعتبر مناطق مميزة من ناحية التنقلية سواء نقل بري أو جوي أو بحري .

العمل على الاهتمام بالنقل الجوي خاصة داخليا فتزداد نسبة المسافرين بين الولايات و المدن و تزداد معدلات أعلى بكثير مما هي عليه الآن و العمل على إنشاء شركات نقل جوي مشتركة فيما بينها و حسب الضرورة المستجدة ,ضرورة حث الدولة على الانظمام إلى المنظمات العالمية المعنية بالنقل أن لم تكن منظمة لحد الآن لمواكبة التطور الذي يحدث باستمرار في هذا المجال إضافة إلى ضرورة حضور الندوات و المؤتمرات الخاصة بهذا القطاع الحيوي – النقل – الذي يعتبر البنية الأساسية التي تتركز عليها بناء الدولة صناعيا اقتصاديا اجتماعيا و حضاريا مع الاهتمام بمتابعة المقدرات التي تصدر عن هذه المؤثرات ووضعها وضع التنفيذ قدر المستطاع .

-الدخول في اتفاقيات للنقل متعددة الأطراف على النقل الجوي نجده في تكامل مع النقل البحري و البري و بنوعية (السكك الحديدية) و التخطيط له مسبقا إضافة إلى تسريع القوانين و الأنظمة التي تكفل نجاح هذا النمط من النقل جوا أي تأثير أو تأخير في وصول البضاعة أو المسافرين من جهة إلى جهة أخرى إذ أن طبيعة بعض الولايات و المدن تتطلب تواجد تكامل بين معظم أنشطة النقل لظروفها الخاصة و لطبيعتها الجغرافية مع إيجاد سبل و تنظيمات و أجهزة مراقبة و سيطرة و التنسيق ليس داخل كل قطر بل على مستوى الولايات بشكل مركزي لضمان حسن وكفاءة سير عملية هذا النمط من النقل المميز – الجوي – بل بشعبه و أنشطة و بانسيابه و فعاليته الموحدة .

1-**لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا –اثار الاتفاق العام بشان تجارة الخدمات على النقل الوثيقة رقم/5-2000.ايلول /سبتمبر2000 ص49-50**

ثامنا-النقل الجوي –الطيران المدني-و المدينة

-لقد ادى التحضروالنمو الحضري الحديث والمشكلاث الاجتماعية الحضرية متمثلة في المجال كقضية حضرية اساسية على الباحتين و المهتمين على المستوى التصوري و على المستوى العلمي التخطيطي بالاعتماد على اربعة ابعاد اساسية المثمتلة في الابعاد الجغرافية الفنية الاقتصادية و السوسيولوجية باعتبارها ابعاد متكاملة و مترابطة في دات الوقت

وقد اصبح المجال الحضري يحظى باهتمامات علماء الاجتماع باعتبار ان العناصر المكانية و المادية تترك اثارها واضحة على البناء الاجتماعي (العلاقات الاجتماعية) وعلى السلوكاتة و التصرفات و حتى النواحي التقافية و الانظمة الاجتماعية نتيجة لتفاعل الانسان مع بيئتة و تكيفه معها.

ومع تطور الطرق العلمية والتقنية تمكن الانسان من استخراج المعادن من باطن الارض بناء السدود وكما اقام الطرق و المطارات و انشىء المصانع و استحدث المصادر الجديدة للطاقة واخترع وسائل النقل المتطورة من من طائرات و قطارات و سيارات و مركبات فضائية عالية التكنولوجيا و غيرها من الاختراعات المتعددة و المتنوعة

1-**المداخل النظرية لتحديد مجال البحث الحضري :**

في اوائل السبعينات ظهرت تاكيدات جديدة حول البحث في بناء المدن او البناء الحضري بوجه عام وقد دعم هدا المجال بعدد من الافكار الجديدة الى جانب مجموعة من الانتقادات والتحميضات التى وجهت الى الافكار المبكرة او القديمة ولقد كان من بين هده الاهتمامات النامية بدراسة السياسات الحضرية الدي كان يمثل استجابة حية لادراك الحقيقة ان القصور الواضح في تاتير البحث الحضري على التطور السياسي يرجع في جانب مهم الى الفهم الناقص والمبتور لكيف تعمل المدينة داتها وبصفة خاصة كيف يعمل الجهاز السياسي للمدينة كما كان يرجع في جانب منه الى الوعي المتزايد باهمية الادوار التى تلعبها سياسة الحكومة والاجهزة العامة والمنظمات والدولة واهمية السلوك السياسي في تشكيل طابع وحياة ومدن .

ومن خلال عرض جوانب الثراث المتراكم في مجال الدراسات الحضرية هنا نميز بين اربعة مداخل لتحديد مجال البحث الحضري وهي :

أ– **المداخل المكانية :** تسير هده المداخل في مرحلتين اساسيتين : تتمتل الاولى في تعريف في عدد من المواقع المكانية على انها حضرية وثانيهما : تحديد العمليات الاجتماعية التى تنظم داخل هده المواقع ومن ثم يهدف البحث هنا الى التعرف على عناصر النشاط الاجتماعي في المناطق الحضرية والتفاعلات المكانية المتضمنة في هده العمليات كما ينصرف الاهتمام الى موضوعات مثل : رحلة العمل اليومية , والتنميط المكاني لمختلف الظواهر والنشاطات وانساق العلاقات الاجتماعية المحلية

والتنظيم السياسي على المستوى المحلي وتندرج تحت هده التعريفات المكانية للدراسات الحضرية المداخل تحليلات الموقع وانساق المدن ونظرية المكان المركزي والمداخل البيئية الاخرى الى جانب المدخل الايكولوجي الدي طورته مدرسة شيكاغو وترات التحليل المنطقة الاجتماعية .(1)

ب–ومع دلك نجد بعض الاختلافات الهامة بين هده المداخل المكانية التى تتمتل في الطريقة التى تحدد بها كل مدخل ما يعرف بالموقع الحضري فقد تبنى بعض المداخل معيار الحدود الادارية وقد تبنى مداخل اخرى معيار الخصائص المورفولوجية بينما تتبنى مداخل ثالثة المعايير الايكولوجية التى تحدد خصائص المناطق الحضرية في انها تتوحد وظيفيا في حدود تقسيم العمل او الاعتماد المتبادل للنشاطات الاجتماعية المختلفة كما تتميز عن من المناطق بانها داث كثافة سكانية عالية . وهدا مشكلتان تواجهان المداخل في محاولتها تحديد مجال الدراسات الحضرية تتمتل الاولى في الصعوبات التى تكتف اي محاولة لتحديد المدن الصغرى اما المشكلة الثانية فتتمثل في صعوبة تحديد اي نشاطات الاجتماعية التى لاتزال مؤثرة على المستوى المحلي خاصة بعد ان انتقلت الانماط المحلية للتفاعل المكاني الى المستوى القومى ودلك بالنسبة لمعظم مظاهر الحياة الاجتماعية .

ج–<u>المداخل السوسيو ثقافية</u> : تحدد هده المداخل ماهو حضري بانه كل مايرتبط بطرق الحياة او انماط السلوك التى تميز الحياة في المدن او التى يطلق عليها مصطلح الحضرية وينظر الى الحضرية كالحجم والكثافة وعدم تجانس السكان وهدا من ناحية كما ينظر اليها على انها تتميز بمجموعة من الخصائص الاساسية مثل :سيطرة وانتشار العلاقات الثانوية والسطحية والنفعية بين السكان مع وجود بعض العلاقات الشخصية اولية تقتصر على جماعات الاسرة الصغيرة كما ينظر الى اشكال التنظيم الاجتماعي التى تتطور للتوافق مع مثل هده المواقف والعلاقات على انها اشكال حضرية للتنظيم الاجتماعي. (2)

1–السيد عبد العاطي السيد علم الاجتماع الحضري دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 2002ص 103–107 .

1– نفس المرجع ص 104.

وباختصار فقد تركزت الدراسات التى تبنت هده المداخل على الطريقة التى تعمل بها العلاقات الاجتماعية في المناطق الحضرية وعلى المفارقات التى تكشف عنها هده الطريقة ادا قورنت بانماط اخرى من الحياة الاجتماعية التى تسود في المناطق الغير الحضرية .

د-**المدخل التنظيمي :** عنيت الدراسات التى تبنت هدا المدخل بتحليل العمليات الاجتماعية الحضرية مركزة على نظم اجتماعية معينة على مستوى المجتمع المحلى او بعبارة اخرى ركزت على الجوانب النضامية للحياة الاجتماعية المشتركة بين اناس يعيشون في المنطقة جغرافية معينة وتبدا هده التعريفات النظامية لما هو حضري بتمييز المدن عن غيرها من المناطق ثم تنظر بعد دلك الى النظم الاجتماعية الحضارية على انها تتميز بمستوى عالى من التفاعل وبشمولها بشكل خاص على العلاقات الاجتماعية للمجاورات والتنظيمات الطوعية المحلية كما تنظر الى النظم السياسية الحضرية على انها نظم متميزة لحكومة محلية للمدينة او كتنظيمات خاصة بها كالاحزاب السياسية او جماعات المصلحة .(1)

كما انها التنظيمات التى تعنى بادارة الخدمات الحكومية المحلية وغيرها من التنظيمات الحضرية التي تندرج بالضرورة في مجال اهتمام الدراسات الحضرية دات التوجيه النظامي .

ه-**مدخل الاقتصاد السياسي :** تقف المحاولات التى تبنت مدخل الاقتصادي السياسي لتحديد ماهو حضري على طريق النقيض من التعريف السوسيو ثقافي فهي تهتم بانتاج المدن ولاتعنى بنتائجها السلوكية كما تسعى في الوقت نفسه الى الاقلال من شان العمليات المكانية كعناصر هامة في تعريف الدراسات الحضرية ودلك انطلاقا من تصور محدد مؤداه ان العوامل المكانية ليست لها الا القدر البسيط من التاتير المستقل على العمليات الاجتماعية الحضرية .(2)

زمن هنا تعنى الدراسات الاقتصادية السياسية بتحديد بعض العمليات الاجتماعية على انها دات طابع حضري دون الرجوع او الاشارة الى المواقع المكانية التى تحدث فيها .

1-المرجع السابق ص 105

2-المرجع السابق ص106

2-المداخل النظرية لنشاة المدن

هده المراحل هي المدخل التقافي المدخل الايكولوجي المدخل التاريخي المدخل الايديولوجي والمدخل السياسي والمدخل الاقتصادي كلها مداخل جوهرية ترتبط اصلا بنشاة المدن او الدول

ا-المدخل التاريخي

اد هنالك مجموعة اخرى من الكتابات و الخطابات التاريخية وكدلك الرسائل والتي القت الضوء على البدايات الاولى لتكوين المدن ولقد افادت هده الاثار في فهم المدخل التاريخي لثقافة المدن القديمة كما اصدرت سماتها الاولى في التاريخ الحضاري والفني لفنيقيا كما كشفت عن طبيعة النظم السياسية والادارية و بدراسة البقايا والاثار نستطيع دراسة النمادج و الصناعات التي تؤكد على وجود العلاقات و الصلات التي سجلها التاريخ

ب–المدخل الايديولوجي : لاشك ان نشاة المدن انما تحتاج الى ايديولوجية معينة تقضى تغيير جوهري في نظام الاقتصاد والمعيشة , وهي نظم حضرية مستعدة لهضم نظم تجارية وقانونية ,وفي هده الفترة في حياة المدن , كانت الايديولوجيات العتيقة تتغير على نحو بطيئ ,بتاتير صعوبة الانتقال المباشر او الفوري من الايديولوجية الى ايديولوجية اخرى مغايرة ,ومع تعقد التكنولوجيا وتطور الايديولوجيا الحضرية صدرت المراكز الاولى للمدن .وجدنا من خلال الطرح السابق ان كل مدخل نظرا الى المدينة من زاوية واحدة وتغاضى عن الزوايا الاخرى وهدا ما اوجد بعض الصعوبات في ايجاد او محاولة وضع مدخل واحد شامل لكل المداخل السابقة ويفسر نشاة المدن بصورة كاملة ومتقنة دون اي تحيز او انفراد وبعد نشاة المدينة فانها تمر بمراحل تجعلها تتطور وتتغير وتكبر لتصل لشكلها النهائي او تنهار وتختفي في الاخير ترى ماهي هده المراحل(1)

ج-المدخل السياسي(القوة)

لقد واكب ظهور التحضر و التجمعات الحضرية ظهور "العقد" حيث ان المدينة العتيقة هي "نسق قانوني "بمعنى ان القانون كان هرم القوة الاولى الدي يؤسس التكوين الحضري للمدينة العتيقة و طرق تنظيمها مما يدل على مبدا "عبادة القوة" في العصور الغابرة وهكدا اصبحت المدينة بفضل القانون هي اول مركز من مراكز القوة حيث صدرالقانون ليحمي السلطة والملكية استنادا لقوة العقد وشرعية التعاقد.

1-قباري محمد اسماعيل علم الاجتماع الحضري و مشكلات التهجير و التغير و التنمية منشاة المعارف الاسكندرية1985ص114.

د-المدخل الاقتصادي

لقد كان العامل الاقتصادي هو السبب الجوهري في تحويل المدن من الاقطاعيات الى مراكز اكثر جدبا لانها مراكز اكثر اجر كالمناجم و المصانع فظهرت المدن حولها و ارتفعت اجور المناطق الحضرية و اصبحت المدينة مركزا رئيسيا من مراكز الجدب الحضري للاعداد الهائلة من القرويين الدين يندفعون نحوها نظرا لتراكم راس المال في المدن و قيام المشروعات الاقتصادية دات العائد والارباح التى تشجع الايدي العاملة على الهجرة والتوطن .(1)

و- المدخل الايكولوجي

هو عبارة عن مركب مجموعة العناصر التقافية الاجتماعية والجغرافية فينهض التفسير الايكولوجي لظهورالمدن بدراسة توزيع السكان وعلاقته بنشاطهم في المكان الفزيقي فالتكنولوجيا اثرها على توزيع انشطة البشر ولها اثرها ايضا على التفاضل المكاني و تنوع نمط المكان الفزيقي بمعنى ان المجتمعات الحضرية هي وتيقة الصلة بالتنظيم الايكولوجي وشكله و وظائفه حين يتمايز في مختلف الضواحي و الاماكن و النواحي تلك التي تختلف عن سائر المناطق القروية والتجمعات المنعزلة ولما كانت المدينة هي وحدة معقدة و على درجة عالية من التنظيم فان هنالك الكثير من العوامل الموضوعية التي ينبغي ان تتوافر حين تتهدم البناءات التقليدية لكي تظهر بناءات حضرية اكثر تعقدا الدي يفرض تغيير تقسيم العمل و زيادة التخصص المهني(2)

3-نشاة المدينة وخدماتها :

أ- **مراحل نمو المدن** : يرى ممفورد ان المدينة تمر بالمراحل التالية :

ا-1-**مرحلة النشاة** : ويقصد بها المدينة في فجر قيامها وتتميز بانظمام بعض القرى الى بعضها البعض واستقرار الحياة الاجتماعية الى حد ما وقد قامت المدينة في هده المرحلة بعد اكتشاف الزراعة واستئناس الحيوان وتربية الطيور وقيام الصناعات اليدوية والحرفية البسيطة واكتشاف الانسان للمعادن وهكدا ظهرت المدن الاولى للعصر الحجري الحديث وعصر اكتشاف المعادن .

1-نفس المرجع السابق ص303

2-غريب محمد سيد احمد علم الاجتماع الحضري -دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 2006

ا-2-**مرحلة المدينة** : تمتاز بوضوح التنظيم الاجتماعي والاداري والتشريع وتنبتق فيها التجارة وتتسع الاسواق المتبادلة وتتنوع الاعمال والوظائف والاختصاصات وتتسم بالتميز الطبقي بين مختلف الفئات واتساع اوقات الفراغ وظهور الفلسفات ومبادئ العلوم النظرية وقيام المؤسسات والفنون والمدارس

ا-3-**مرحلة المدينة الكبيرة** : وتعرف بالمدينة الام يتكاثف فيها عدد السكان ويتوفر فيها الطرق السهلة وترتبطها بالريف شبكة من المواصلات تهتم فيها الحكومة بتحقيق مطالب سكانها تنفرد خاصة كاتجارة والصناعة وتتنوع الوظائف تعدد المهن والتخصص وقد تصل بعض هده المدن الى عاصمة منطقة او دولة وتصبح المركز الرئيسي للحكومة او للادارة المحلية وتتركز فيها كل مظاهر النشاط الاجتماعي

ا-4-مرحلة المدينة العظمي : تتمتل في انبتاق المدن العضمى في القرن 19م فلقد تحولت المناطق الريفية الى اراضي بناء في موجات متابعة ويبدو في هده المدن التنظيم الالى والتخصص وتقسيم العمل وتاخد الفردية في الظهور وتنتشر النظم البيروقراطية في الادارة واجهزة الحكم .

ا-5-مرحلة المدينة الطاغية : وتمتل هده درجات السيطرة الاقتصادية للمدينة ففيها تعتبر مسائل الميزانية والضرائب والنفقات من اهم الميكانيزمات المسيطرة كما تبدو المشكلات الادارية الفيزيقية والسلوكية الناجمة عن كبر الحجم ومن تم يستشهد هدا النمودج حركة واسعة النطاق من جانب سكانه للارتداد مرة اخرى الى الريف او الى مناطق الضواحي والاطراف هروبا من ظروف العيش غير المرغوبة .

ا-6مرحلة المدينة المنهارة : متل هدا النمودج من المجتمع الحضري نهاية المطاف في مراحل التطور التاريخي ومع انه لم يتحقق بعد الا انه واقع لامحالة في نظر ممفورد عندما يصل التفكك الى دروته على اثر حرب او ثورة او انقلاب فتافل الحضرية وتحي الريفية وتظهر ما اسماه ممفورد مدن الاشباح .(1)

1-غريب محمد سيد مرجع سابق ص87-89

4-وظائف المدن : تعتبر المدينة دات مكانه حضارية يسعى اليها الافراد والراغبون في سد احتياجاتهم المعيشية حيث انها غالبا ما تتميز بمظهر وظيفي معين وعلى مر التاريخ نجد انواعا متعددة من المدن نشات ونمت في ظل كينونة وظيفية اثرت على تكوينها ومن تم نموها وقد ظهرت تصنيفات عديدة دات اراء متضاربة منها التصنيف الدي وضعه وارسو والدى اقترح ست وظائف للمدن وهي :

الوظيفة الادارية الدفاعية الثقافية الانتاجية المواصلات والوظيفة الترفيهية .(2)

وفي تصنيف اخر اخر لوظائف المدن وجدنا الانسب منها للمدينة هو الموضح كتالي :

أ- **الوظيفة الحربيبة :** الوضيفة الحربية ليست الا وظيفة لاحقة كوسيلة تؤمن حياة المدينة في وظيفتها الاساسية ومن الامثلة عن هده المدن : مدن القلاع انشاها الرومان : مدينة العسكر

ب- **ب-الوظيفة الادارية :** المدينة هي مقر السلطة العامة وتشمل المنطقة التى حولها او يتسع الى وحدة قومية اكبر ومن امثلة عنها :السلطات الدولية في نيويورك و جنيف .

ت-**الوظيفة التجارية** تمثل الوظيفة التجارية الاهتمام الاول مع تقدم الزمن تتزايد الاهمية التجارية ومن امثلتها نجد :مدن القاعدة التجارية شيكاغو مدن المستودع التجاري لندن نيويورك ومدن الموانئ التجارية.

ث-**الوظيفة السياسية :** كانت الادارة ضرورة مند نشا المجتمع المستقر وكان لابد لها من تمارس من نقطة مركزية فهي من الوظائف الاولية بدون بشك ومن امتلتها جميع عواصم الدول السياسية.

ج-الوظيفة الصناعية : وظهرت خاصة بعد الثورة الصناعية .

ح-الوظيفة الصحية الترفيهية : هاتان الوظيفاتان تشتركان معا في البطالة سواء مرضى لايعملون او اصحاء ينشدون الراحة والترفيه .

2-حنفي عوض سكان المدينة بين الزمان و المكان المكتب العلمي للكومبيوتر و النشر و التوزيع الاسكندرية 1997ص61

د-<u>الوظيفة الدينية والثقافية :</u> الدين والثقافة وظيفاتان متلازماتان فان كان الدين هو الاصل فان الثقافة وظيفة تبعية لاتنفصل عنها فهي ثقافة دينية حتى في مجال علوم الدنيا فالانفصال بها عن العلوم الدين مثل : مدينة مكة المكرمة بيت المقدس الفاتيكان .

<u>5-مكونات المدينة :</u>

في هدا الجزء نحاول التعرف على مكونات المدينة بحيث هدا الاخير يوضح لنا نقطة التشابه الرئيسية بين كل المدن والتى من خلالها تاخد كل الوظائف والاعمال والمشاكل بعين الاعتبار لانها تحدد لنا المناطق وكيفية معرفتها وبالتالي التعامل معها وتتكون من العناصر التالية :

مركز المدينة : منطقة الخدمات المركزية الدي يحتوى الانشطة والمتطلبات المعيشية التى تخدم المدينة

- **المنطقة السكنية** : هي الاحياء والمجاورات السكنية بانواعها المختلفة .
- **شبكة المواصلات** : وهي الطرق بانواعها والسكك الحديدية
- **الخدمات العامة** : وهي التى لاتتمركز في قلب المدينة كالمستشفيات والمدارس .
- **المنطقة الصناعية** : وهي التى تحتوى على المصانع والورشات الكبيرة .
- **المساحات الخضراء والمفتوحة** : وتشمل المنتزهات والملاعب .(1)

<u>6-انواع المدن الجزائرية</u> :لقد ساهمت السياسات التنموية وخاصة السياسات التصنيع التى عرفتها الجزائر في نمو المراكز الحضرية وفي تنوعها من حيث الاشكال ونمو التجهيزات والمرافق الحضرية الضرورية وادت الى توسيع عمراني على اختلاف مستوياتها وانواعها الكبرى والمتوسطة والصغرى .**<u>المدن الكبرى</u>** : لقد نالت المدن الكبرى في الجزائر قسطا مهما من الاستثمارات المخصصة للتصنيع وانشات بجوارها مركبات صناعية مثل المحور الصناعي وهران ارزيو المتخصص في البتروكيمياء وتمييع الغاز والحزام الصناعي المنشا بضواحي مدينة الجزائر والمتخصص في صناعة وسائل النقل والمحركات ومركب الحجار للحديد والصلب بضواحي عنابة ومركب الصناعات البيتروكيميائية والغازية بسكيكدة في شرق البلا د وتوسيع النسيج الصناعي بقسنطينة .ساعدت الهياكل الاساسية المتوفرة في هده المدن من موانئ وطاقة كهربائية وموارد مائية وتواجد الاطارات الكفؤة وغيرها من التجهيزات الحضرية المهمة على جلب المزيد من الاستثمارات الصناعية خاصة في القطاع العمومي وبدلك انشات مناصب شغل جديدة في المجال الصناعي سواءا ورشات بناء المصانع كمرحلة اولى او كمناصب شغل مستقرة ودائمة في المصانع المنجزة فيما بعد وقد

رافق عملية التصنيع هده المدن الكبرى والتركيز في استخدام الارض والتوسع العمراني على حساب الاراضي الزراعية احيانا بشكل نظامي وقانوني كتخصيص مساحات شاسعة من الاراضي الفلاحية لانشاء المصانع والهياكل الاساسية الضرورية لها وبناء المناطق واحياء سكنية جديدة لها لتغطية الطلب المتزايد على السكن وتارة بشكل فوضوي ادى الى انتشار احزمة البؤس والشقاء المتمثلة في الاحياء القصديرية بحواف هده المدن نتيجة عدم القدرة على تلبية طلب المتزايد على السكن رغم الجهود المعتبرة التى بدلت في هدا المجال وانتشار ازمة التلوث البيئة المحيطة بهده المراكز الصناعية بسبب النمو الديموغرافي المرتفع في الجزائر خلال هده المرحلة وتدفق النزوح الريفي على هدا النمط من المدن (2).

<u>المدن المتوسطة</u> : هي مدن اقل حجما من المدن الكبرى استفادت هي الاخرى من الاستثمارات الصناعية سواء منها الداخلية او الساحلية وانشات بها مناطق صناعية مهمة مثل مدينة تلمسان سعيدة بلعباس عين تموشنت باتنة البليدة قالمة مستغانم تيارت مغنية تيزي وزو بشار المسيلة الاغواط الجلفة تبسة معسكر سطيف الشلف اغلبها كان في الاصل مراكز حضرية لاقاليم دات الطابع زراعي فمدينة سطيف مثلا كانت الاقليم الزراعي الاهم الاقاليم المنتجة للحبوب ان عملية شحن الاستثمارات الصناعية في اوساط زراعية لاسباب سياسية واجتماعية من طرف مخططين تنقصهم التجربة ولايعرفون في غالب الاحيان هده الاقاليم معرفة تامة ويجهلون ظروفها الجغرافية والاقتصادية الى سلبيات هده المراكز والاقاليم تعاني منها كالتوسع العمراني على الحساب الاراضي الزراعية والتلوث الصناعي كما لوحظ هجرة مركزة لسكان الارياف لهده الاقاليم الزراعية نحو المراكز الحضرية المجاورة التى نالت اهتمام السلطات المحلية في مجال تطوير الهياكل القاعدية والمرافق الصحية والاجتماعية والثقافية في حين اهملت الاوساط الريفية .(3)

1–وحيد حلمي حبيب تخطيط المدن الجديدة –دار ومكتبة المهندسين –القاهرة 1991ص64.

2–بشير التجاني التحضر و التهيئة العمرانية في الجزائر –ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000ص23ص26.

3–نفس المرجع السابق ص27.

المدن الصغرى : ادمج في الشبكة الحضرية العديد من المستوطنات البشرية الصغيرة الحجم التى اصبحت تتمتع بمزايا حضرية وادارييبة مميزة ولها نوع من النفود المباشر على اوساطها المحلية والواقعة على الخصوص في مواقع مهمة انتقالية بين المدن المتوسطةو المستوطنات الريفية يزيد في الغالب عدد سكانها عن 5000 نسمة وتقوم بمهام ادارية مهمة حيث اصبح العديد منها مراكز بلديات دوائر واحيانا مراكز ولايات زيادة على الوظائف الاقتصادية والثقافية المهمة التى تقوم نتيجة استفادة البعض منها باستثمارات مهمة خلال هده المرحلة فمدينة السانية القريبة من وهران مثلا والتى تنتمى الى هده المجموعة من المدن تعتبر من اكبر المراكز الصناعية في الجزائر وتضم ثلاث مناطق صناعية مهمة كما انها تضم ضمن حدودها جامعة السانية ثاني اكبر جامعة في الجزائر وعدة معاهد علمية اخرى (1)

1النسيج الحضري في الجزائر :

ا–لمحة تاريخية عن المدينة الجزائرية :ان النمط الحضري كتجمع سكني في الجزائر ليس وليد الساعة بل تواجد مند القدم بدءا بالمستوطنات الرومانية التى ظهرت في شتى انحاء الجزائر الى يومنا هدا والدي سنحاول استعراض مراحلها كالتالي :

– **المدن الرومانية** : كانت الاهداف الاولى لتوسع الرومان في الجزائر اهدافا عسكرية فشيدت قلعا ومراكزا حصينة للجنود الرومان يتحصنون بها من جراء المقاومة الشديدة التى واجهوها من طرف الاهالي ولكن سرعان ماعجبوا بالوسط الجزائري فشيدوا اجمل المدن التى لاتزال اثرها موجودة حتى الان تحمل الخصائص العمرانية والحضرية التى امتازت بها الامبراطورية الرومانية من هندسة عمرانية وتخطيط مدني واقامة الهياكل والمرافق والخدمات الاساسية العمرانية كبقايا المعابد والكنائس : معبد تيمقاد الحمامات : حمامات تيمقاد شرشال تيبازة كدلك الجانب الثقافي كالمسرح والمكتبات واشهر المسارح : مسرح جميلة قالمة وتيبازة وقد اقيمت عدة مستوطنات ومدن رومانية عبر الشريط الساحلي هيبوريجيوس (عنابة) ايجيجلي (جيجل) صالداي (بجاية) ايكوسيوم .(الجزائر) بالاضافة الى المستوطنات رومانية في الداخل سيتيفس (سطيف) بورميا (تلمسان) سيرتا (قسنطينة) .(2)

– **المدن دات النشاة الاسلامية** : انتعشت الشبكة العمرانية في الجزائر مع الفتوحات الاسلامية العربية وانشات الكثير من المدن توسعت على نمط المدن العربية الاسلامية وتمدنها في مختلف المجالات مستمدة كيانها ومضمونها من الشريعة الاسلامية ومستجيبة

للمقاييس الاساسية للفكر العمراني من حيث التركيب المورفولوجي والوظائف المتنوعة والمنسجمة في شتى المجالات التى يتطلبها المجتمع الاسلامي من مساجد سكن امن دفاع ادارة وتجارة سياسة وادب وفنون وحرف اخرى وبساتين وحدائق وقد ساهم في تشييد هده المدن وتهياة مرافقها في الجزائر كل من الرستمين والاغالبة والصنهاجيين والحماجيين والمرابطين الموحدين المرينين والزيانين بالاضافة الى المهاجرين المسلمين من الاندلس بعد سقوط غرناطة في يد الاسبان ومن بين المدن العديدة دات المنشاة العربية الاسلامية ندكر مدينة تيهرت القلعة تلمسان المنصورة بجاية المسيلة تنس الجزائر .(3)

1-نفس المرجع ص28

2-بشير التجاني مرجع سابق ص11.

3-نفس المرجع ص14.

***النسيج الحضري بمدينة قسنطينة:**

يعتبر العمران خير مترجم لمى يحدث في اي مدينة من المدن فهو مؤرخ هام للحضارات المختلفة لكونه لايزول بزوال الاشخص و انما يبقى كارث حضاري معبرعما سائدا في زمن من الازمان من عادات تقاليد و انماط بناء ووسائل الاتصال والمواصلات

وشهدت المدينة تطور عمرانيا محسوسا اتخد الخطوط الكبرى للتضاريس ويمكن تمييز ثلاث فترات كبرى ,تتوافق كل واحدة منها مع نمو مميز لاشكال معينة شمل انماط ووحدات مرفولوجية محددة بواسطة عوامل سياسية اقتصادية اجتماعية و مجالية عرفت في بداية النشاة التطور العمراني وهدا راجع الى الدور الاقتصادي والاجتماعي الدي تلعبه المدينة عرفت الاستقرار تم بدات تزدهر وتنمو عمرانيا وكان يصاحب نموها تطور وسائل النقل بحيث تميز نسيجها العمراني بكثرة البناء وما يمكن ملاحضته ان المدينة تضاعفت ابعادها مرات عديدة

وامام اجهزة التخطيط في المدينة فقد وجدت نفسها امام اوضاع جديدة اقتضت ادخال في المخطط العام لتنظيم المدينة ليلاءم الطفرة السكانية و العمرانية فيها و امام عجزها – الاجهزة- في التحكم في هدا التوسع لضعف الامكانات و الخبرات استمر تطور المدينة بصفة عشوائية وقد اتبعت سلطات المدينة في هده المرحلة الاسلوب العلاجي في التخطيط وفق الامكانات المتاحة لها عن طريق تكريس الموارد و الطاقات لمعالجة المشكلات الانية التي تعقد الحياة في المدينة

وانشاءت تنفيد المشاريع من طرف البلدية ومتابعة التطور العمراني و المواصلات واختيار مواقع المرافق العامة و استعمالات الارض للاغراض السكنية و التجارية والاقتصادية ووسائل الاتصال

' – **المدينة الجزائرية خلال الحكم العثماني** : في نهاية القرن 15م ظهرت الحياة الحضرية في الجزائر بشكل بارز وتنوعة الحياة الحضرية وانشطة المدن في مختلف المجالات الثقافية والاقتصادية والسياسية بفضل هجرت العرب المسلمين من الاندلس بعد سقوط غرناطة في الاسبان اد كان هؤولاء المهاجرين يضمون بينهم علماء واطباء ومهندسين معمارين ادباء وشعراء وفنانين وحرفيين في مختلف المهن ساهموا بانشطتهم في تقوية الطابع الحضري للمدن الجزائرية فمدينة الجزائر كانت دوما العاصمة الادارية للبلاد ومقر الداي في حين قسمت البلاد الى اقاليم للعاصمة يدير شؤونها البايات المعنيون من طرف الداي فكانت الجزائر مقسمة الى اربعة اقسام :

دار السلطان (مدينة الجزائر) يلي دلك اقليم **تيطري** في الوسط عاصمته مدينة المدية ثم بايلك الشرق يدير شؤونه الباي المقيم بمدينة قسنطينة ثم بايلك الغرب وعاصمتها تناوبت عليها كل من مدينة معسكر ثم مدينة وهران بعد جلاء الاسبان عنها .(1)

' – **المدينة الجزائرية خلال الاستعمار الفرنسي** : تميزت المدن الجزائرية في مرحلة ماقبل الاستعمار بنوع من الاكتفاء الداتى والامركزية في علاقاتها باقاليمهافي المجالات الاقتصادية والتجارية الا ان هده العلاقة سرعان ما كسرت من طرف المستعمر الدي وجه الشبكة العمرانية في الجزائر ووسطها الريفي الطبيعي لخدمة الاقتصاد الفرنسي وللتدكير فان الاطار العام للشبكة العمرانية للجزائر الموجودة حاليا كان موجود قبل الاحتلال الفرنسي متمتلا في المدن دات الاصل جزائري لكن لاينبغي ان ننكر المساهمة المستعمرين في تنمية الهيكلة الحضرية بالجزائر حسب اغراضه المسطرة في مجال الاستطان الاوروبي من جهة وتوجيه الشبكة العمرانية وهياكلها الاساسية لخدمة الاقتصاد الفرنسي من جهة اخرى .

اد نجد الادارة الفرنسية وضعت مخططات عمرانية لمختلف المدن الجزائرية سواء منها الساحلية او الداخلية بل اضيفت مدن جديدة كانت عبارة عن قلع ومراكز عسكرية وسعت فيما بعد لتصبح مدن عصرية النمط الغربي لاستقبال الوافدين مثل : مدينة سطيف باتنة سيدي بلعباس .

– المدينة الجزائرية بعد الاستقلال : اصبحت الجزائر دولة مستقلة يحتل سكانها الحضريون نسبة 30بالمائة من مجموع السكان اما النسبة الباقية 70 بالمائة فكانت لاتزال تقطن الارياف وتمتهن المهن الريفية والفلاحية بصفة عامة ولئن لعبت الاحدات التاريخية والسياسية دورها في تقوية الهجرة الريفية نحو المدن قبل الاستقلال فان مرحلة مابعد

الاستقلال شهدت بدورها نزوحا ريفيا مكثفا نحو المدن لعبت السياسة فدورا مهما في تحريكه اضافة الى النمط الجديد من التنظيم الاقتصادي الموجه استعملت فيه وسائل التخطيط المركزي زيادة على الانماط التخطيط الاقليمى والمحلي الدي يعرف بالبرامج الخاصة التى شملت واحات الاوراس تيزي وزو التيتيري تلمسان سطيف سعيدة قسنطينة الشلف عنابة.

وقد احدثت تغييرات جدرية في الخريطة الجزائر حيث شيدت القرى الفلاحية وتوسع مجال المدن بتهيئة مناطق سكانية جديدة توسيع شبكة طرق البرية انشاء مركبات جامعية في مختلف ارجاء القطر هده القرى الفلاحية كانت بمتابة نواة مصغرة في تطوير تحتوى على جميع المزايا الحضرية الاساسية التى تغيرت من الطابع الفلاحي وعودت الفلاحين على حياة شبه حضارية وقد تطورت هده القرى لتصبح فيما بعد مراكز حضرية بحيث اصبح العديد منها بعد مراكز لبلديات او دوائر ادارية بعيدة كل البعد عن النشاط الزراعي اضافة الى دلك ندكر سياسة التصنيع التى ساعدت على النمو دون نمو التجهيزات والمرافق الحضرية كما ادت الى التوسع العمراني للمدن على اختلاف مستوياتها الكبرى والمتوسطة والصغرى .(2)

لكن هدا الاهتمام بالتصنيع ادى الى التركيز على استخدام الارض والتوسع العمراني على حساب الاراضي الزراعية احيانا بشكل نظامي واخرى بشكل فوضوي ادى الى انتشار احزمة من البؤس والشقاء في انتشار الاحياء القصديرية بحواف هده المدن وبالتالي تشوه صورتها الحضرية ....

فلآن نجد ان المدينة الجزائرية قد دخلت مرحلة الازمات الاجتماعية مثل ازمة السكن وانتشار البطالة من جراء العدول عن الاستتمار في القطاع الصناعي العمومي ونزع الدعم الحكومي لبناء القطاعات الاخرى عدم قدرة الهياكل والتجهيزات الحضرية من تغطية الاحتياجات السكانية المتزايدة .

1–نفس المرجع ص15..

2–نفس المرجع ص22–30.

ان المدينة الجزائرية الان تتخبط في مشاكل لانهاية لها وفي كل مرة نصل الى معرفة السبب دون التوصل الى حل هده الاشكالية التى تفاقمت وجرت معها المدينة الجزائرية الى مازق فقدت من خلاله هويتها وشكلها الحضري وقدرتها على تلبية مطالب ساكنيها ومازلت لحد الساعة تبحث عن الحل النهائي وليس الحلول المؤقتة فقط .

ان المدينة هي المستقبل الانسانية فهي تعبر عن الوظائف الاجتماعية وتعتبر المحرك الاساسي للحداثة والكائن الحي الدى يستطيع ان يتجدد اد تعتبر المدينة ومند زمن بعيد حقلا هاما للبحث العلمى الانساني في ضوء هدا الاهتمام الفكري والاوضاع التاريخية المميزة لهده الحقبة من الزمن اثارت الدراسات الحديثة جملة من الملاحظات اهمها تشير الى ولادة عالم جديد يختلف اختلافا جدريا في بنيته وتكوينه عما عرفناه من قبل فلا مجال لمحولة دراسة الحاضر وكانه مازال ماضيا واعتبارا ان التغير الدي يحدث هو مجرد عن انحراف عن الواقع فالتغير حقيقة وواقعا والمجتمع الصناعي اخد طريقة الى الزوال لولادة حضارة جديدة .(1)

في هدا السياق تخلفت المدينة الجزائرية وباتت بعيدة كل البعد عن مواعد ما يتجاوز عصر الصناعة والتصنيع عصر يزداد فيه العطاء في التكنولوجيا بالعلم والبحث العلمي .

–ولقد حاولنا في هدا الفصل الكشف عن قانون النقل الجوي تم العوامل المؤثرة فيه -الطيران المدني-وكذلك أهم مراحل نشأته مند **العهد الاستعماري وبعده تم انتقلنا إلى إظهار أنماطه** –أنواعه-عناصره وأهميته في الاقتصاد والمجتمع الجزائري وسنتطرق الى دلك بتفصيل عن مدينة قسنطينة في الفصول الاحقة.

وهدا ما سنعرفه بتفصيل في فصول لاحقة ولابد من دراسة حول التنمية والتنمية الحضرية لمعرفة علاقتها مع قطاع النقل الجوي الذي يعد هو الأخر احد مجالات التي تهدف وتمكن الاقتصاد والمجتمع من التطور في ظل التكنولوجيات الحديثة .

1–عبد الحميد دليمي المدن الجزائرية و العولمة مجلة العلوم الانسانية –جامعة منتوري قسنطينة عدد15جون 2001ص187

الفصل الثالث

الفصل الثالث

اولا- الإطار النظري للتنمية

-تمهيد

1-1-نظريات التنمية

2-1-نقدها

3-1-أنواع التنمية

ثانيا-المسيرة التنموية في الجزائر

ثالثا-الإطار المعرفي لتنمية الحضرية

3-1الخصائص التنمية الحضرية

3-2نماذج واتجاهات التنمية الحضرية

3-3 معوقات التنمية الحضرية

اولا:الإطار ألنظري للتنمية :

ان التنمية هي عملية موحدة تستهدف تغيير كمي و كيفي في المجتمع على مراحل زمنية مخططة وقد جرى الفرق بين المحللين والدارسين لهده العملية على تقسيمها الى:

-تنمية اقتصادية ترتكز على إحداث تغيير في الظواهر الاقتصادية وعوامل الإنتاج الطبيعية والفيزيقية .

-تنمية اجتماعية وتهتم بتطوير الموارد البشرية كما وكيفا ومن الأفضل هنا ان نطلق عليها الجانب الاقتصادي والجانب الاجتماعي للتنمية باعتبارها عملية شاملة ولما بينهما من تكامل لا يمكن إغفاله.

من هنا تتضح أهمية التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتبرزامامنا الجوانب الاقتصادية والاجتماعية التي تهدف إلى إيجاد من التوازن بين الإنتاج السلعي وإنتاجية الخدمات التي تستند إلى الدورالاجتماعي للعمل الإنساني بوجه خاص حيث تهدف هده الصيغة إلى التكامل بين الجانبين الاقتصادي والاجتماعي وزيادة مردود كل منهما بالنسبة للأخر.

-عرف" **محمد عاطف غيث**"التنمية على انها عبارة عن منهج ديناميكي وعملية مستمرة تحدث من خلالها عمليات مختلفة من التعليم والتفكير و التخطيط وتنفيذ الأسلوب معين في الحياة ثم التفاعل التعاوني.

من التعريفات السابقة لمفهوم التنمية نستنبط العناصر التالية :

- ان التنمية مفهوم معنوي لعملية دينامكية يشهدها المجتمع ممثلا في افراده .
- ان جوهر هده العملية يتركز بالطريقة التدخل التوجيه حجم ونوعية الموارد المتاحة والطاقات المتاحة للمجتمع بغرض تحقيق استغلال لها في اقصر مدة ممكنة .
- ان مكونات تلك العملية عبارة عن سلسلة من التغيرات البنائية والوظيفية التى تعمل احداثها في المجتمع بهدف الوصول الى تغيير شامل للمجتمع .
- ان التنمية تسعى لتحقيق رفاهية الغالبية من افراد المجتمع ودلك عن طريق رفع كفاية افراد استغلال موارد المجتمع الى اقصى حد ممكن (1).

1) عادل مختار الهواري حسن عبد الله -مريم احمد مصطفى قضايا التغيير التنمية الاجتماعية دار المعرفة الجامعة الاسكندرية 1998ص131-132 .

-ان التنمية تسعى الى تحقيق الرفاهية للافراد من دون الضرورة الى اهدارالبيئة والاستخدام الامثل للموارد الطبيعية وحماية البيئة من الثلوث .

- انها تهدف الى وضع سياسات اجتماعية واقتصادية لتحقيق التوازن بين الانسان والبيئة (1).
- فظهرت رؤية جديدة لمفهوم التنمية وهي ان الدول النامية في حاجة لتحقيق تنمية متواصلة من اجل تطوير مجتمعاتهم ولاشك ان هدا لايمكن حدوثه من خلال استراتجيات التنمية السائدة التى غالبا ما تكون مدمرة للبيئة (2).
- التنمية بعد اقتصادي (فني) وبعد اجتماعي (العلاقات الإنسانية المتبادلة) وهنالك بعد ثالث ينبغي تحقيقه في الوقت الدي تكون فيه تنمية البعدين الأولين سائرة في طريقها وهو بعد نوعية وجودة البيئة ويتضمن الأبعاد البيئة النظيفة ونقية فالنوعية اوالجودة تعد احد المؤشرات لقياس عائد التنمية (3).

-ان هدا المفهوم هو مجموعة من الاحكام المعيارية ومقياس معين للقيم الاقتصادية قد يعدو رغبة في رفع مستوى المعيشي وزيادة الدخل القومى والحركي فهي مسائل بديهية الى جانب دلك نجد ان علماء الاجتماع السياسي يعدون الرغبة في ارسال قوى لحرية الفكر والراي والمشاركة السياسية من مسائل البديهية وفي المقابل نجد ان بعض الدراسات التى أجريت في مجال علم الاجتماع اثبتث عكس دلك فوجد ان الكثير من المجتمعات التقليدية قد رفضت التقنيات الحديثة واساليب ووسائل الانتاج الحديثة. لكنها تتشعب الى تصور أعضاء المجتمع وتطلعاتهم ونظام القيد والوسائل ونوعية القيادة السياسية وطبيعة نبد القوة داخل هدا المجتمع او داك لان تحقيق التنمية في مجالاتها المختلفة مرهون بالتعرف على اوجه القصور والتغلب عليها, نسق للقيم وبالتالي القوة ونمودج الشخصية (4).

---

(1) سمير غبور حاجات الانسان الاساسية في الوطن العربي في برنامج الامم المتحدة ترجمة عبد السلام رضوان عالم المعرفة عدد15 يونيو1990 ص49-50.

(2) مريم احمد مصطفى واحسان حفظ قضايا التنمية في الدول النامية –دار المعرفة الجامعية الاسكندرية ص212.

(3) نظيمة احمد سرحان منهاج الخدمة الاجتماعية لحماية البيئة من الثلوث ط1-دار الفكر العربي القاهرة 2005 ص 49-50 .

(4) شعبان الطاهر الاسود علم الاجتماع السياسي الدار المصرية البنانية القاهرة 2001ص195.

كما عرفت انها عملية اقتصادية اجتماعية تحكم درجة تطور قوي في الانتاج تلك القوى التى تتفاعل مع سياق اجتماعي تفاعلا جديا يؤثر ويتاثر كل منهم بالاخر

وعلى ان يكون هدا التطوير موجها لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والداتية وعلى ان يكون هدف العملية التنموية هو تحقيق اتباع انساني عادل لافراد المجتمع هدا المفهوم يركز على العلاقة بين النمو والتغيرات الاجتماعية .

ومن المفاهيم الحديثة للتنمية انها العملة الهادفة الى الاحداث تغيرات هيكلية اقتصادية اجتماعية ويتحقق بمواجهة الاغلبية الساحقة من افراد مستوى من الحياة الكريمة التى تقل في ظلها ظاهرة عدم المساواة تزول بالتدرج مشكلات البطالة والجهل والمرض ومشكلات البيئية وتوفر للمواطن قدر كبير من فرص المشاركة

في توجيه مسار وطنه ومستقبله .

ونصل بالتنمية انها مجموعة من السياسات والإجراءات التى تحدد للانتقال بالمجتمع الى وضع أفضل باستخدام التكنولوجيا المناسبة للبيئة لتحقيق التوازن بين بناء الموارد والطبيعة وهدم الانسان في ظل سياسات محلية ودولية للمحافظة على التوازن خلال فترة زمنية محدودة .

وتتطلب التعرف على الموارد المتاحة والاحتياجات الإنسانية ووضع الخطط لمواجهة هده الاحتياجات مع تحسين مستوى المشاركة الشعبية وإثارة وعي الناس لتحقيق أهداف والتغلب على العقبات التى تظهر بصورة دورية

وهنا نستخلص ان التنمية هي التفاعل بين الناس والموارد الطبيعية المتاحة لهم اي استغلال الأمثل لمواردهم الطبيعية والبشرية والبيئية ومن الضروري ان توفير المناخ الأمن والاستقرار الدي يمكن تحقيق او على الأقل يساعد على دلك كدا توفير الوسائل والأساليب والأنشطة التى تساعد على تنفيذ سياساتها ومشروعاتها معتمد في دلك على المؤسسات الخاصة والعامة على الأفراد المجتمع من إرادة واستعداد للمخاطر التى يرجى من ورائها التغيير الى الأحسن(1).

1-بوزغاية باية تلوث البيئة والتنمية بمدينة بسكرة رسالة الماجستير في علم الاجتماع الحضري2007-2008ص90-ص91.

1- نظريات التنمية : ان التراث السوسيولوجي يزخر بالعديد من التعريفات والنظريات التى تساهم في تحديد مداول التنمية وابراز معالمها النظرية وهدا راجع للتباين الملحوظ لدا الدارسين لهدا الموضوع والمرتبط باختلافهم حول تحديد غايات التنمية وأنماطها ولهد فقد تحدت دراسة التنمية مسارات نظرية وتطبيقية متباينة احيانا ومتناقضة احيانا اخرى وهي يستوجب تتبع المشكلات النظرية الأساسية في مجال علم الاجتماع التنمية لوقوف على مدى كفاءتها النظرية ومصداقيتها الواقعية .

فقد استوجب الوقوف عندها "نظريات التنمية " والتى سوف نحاول عرضها بصورة مختصرة وإبراز مدى إسهامها في التعريف باهم السبل والطرق لتنمية المجتمعات .
فقد عملت نظريات التنمية على تفسير العمليات التى من خلالها يحقق المجتمع زيادة النمو الراسمالي وتحسين في الإنتاجية يتبعه تحسن في مستوى المعيشة للسكان في مستوى مشاركتهم في شؤون المجتمع على مستوى المجتمع المحلي وعلى مستوى الدولة ككل بينما ركزت بعض النظريات على الشروط التى يمكن ان تعيق تحقيق هده العمليات وبالتالي تحقيق التنمية.

- نظرية التحديث : تقوم نظرية التحديث على اعتبار الحداثة عملية تحول تشمل جميع المجتمع في العالم تتم نتيجة انتشار نمط انتاج الراسمالي من اروبا الغربية الى جميع البلدان الاخرى مما يحقق لهده البلدان زيادة في النمو الراسمالي وزيادة في القدرات الإنتاجية وتحسن في مستوى المعيشة للسكان وان ماتبنى هده السكان نظام القيم الليبرالي المصاحب للرأسمالية فانهم يشهدون عملية تحول ديمقراطي ايضا تزيد من مشاركتهم في شؤون المجتمع وخاصة السياسية منها .

أضيفت هده النظرية المجتمع الى تحسين عرضتين :المجتمعات المتقدمة والمجتمعات المتخلفة التى سميت فيما بعد المجتمعات النامية وتشمل المجتمعات المتقدمة الراسمالية الحديثة وبالخاصة الاوربية منها . وهي تصنف زيادة الانتاج الراسمالي فيها وتمتعها بفائض انتاجي يضمن مستوى معيشي متقدم للسكان كما تسود فيها الديمقراطية الليبرالية التى تضمن المساواة والعدالة والكرامة للجميع .(1)

1-علي غربي واخرون تنمية المجتمع من التحديث الى العولمة ـدار الفجر للنشر و التوزيع القاهرة 2003ص 4.

اما المجتمعات النامية فتشمل بلدان اسيا وافريقيا ماعدا اليابان وكوريا الجنوبية سنغافورة وبعض الدول من امريكا اللاتينية وهي تصنف جميعا بسيادة نمط انتاجي تقليدي مختلف فيها فيه عناصر الراسمالية غير فعالة وتميز هده المجتمعات وبالتالي بضعف الانتاجية وعدم وجود فائض انتاجي يضمن للسكان مستوى معيشي متقدم كما هو الحال في المجتمع المتقدمة على المستوى المستوى السياسي تعاني هده المجتمعات من الاستبداد والطغيان وعدم تمتع السكان بالمساواة والعدالة والكرامة الإنسانية (1).

كما يمكن التوقف عند اهم الاتجاهات الاخرى للنظرية التحديث وهي العبارة عن محاولات حول أصحابها وضع الطرق والسبل الناجعة للخروج من دائرة التخلف والانتقال الى التنمية المرغوب فيها والمتطلع الى تحقيقها اهم هده الاتجاهات :

- ❖ الاتجاه الأول : وهو الدي يعرف باسم " اتجاه النمادج والمؤشرات " وتبعا لهدا الاتجاه يتم تحديد الخصائص العامة للاقتصاد المتقدم وتقديمها في شكل نمودجى مثالي يقابل بعد دلك هدا النمودج المثالي بالخصائص العامة للاقتصاد المختلف لنمودج اخر غير مثالي ويتفرع الى :

ا- الاستعانة المتغيرات النمط التى قدمها "بارستون " بحيث ان الدول المتقدمة تشهد متغيرات النمط الخاص بالدول النامية فتتمثل في : الخصوصية – النوعية – الانتشار على التوالي وما على الدول المتخلفة ادا ارادت ان تتقدم الا ان تتخلى عن تلك المتغيرات السائدة بها وتاخد بمتغيرات النمط االدي يسود الدول المتقدمة .

ب- الاتجاه التطوري المحدث : ينهض هدا الاتجاه على المحاولة احياء النظرية التطويرية الكلاسيكية والاستفادة منها دراسة البلدان الناميةعلى الخصوص حيث تصف جميع المجتمعات من الناحية الاقتصادية وتؤكد في نفس الوقت على ان المجتمع الاتجاه نحو الاشتراكية وانما نحو الاستهلاك الواسع.

- ❖ الاتجاه الثاني : يقوم على فكرة الانتشار الثقافي او التثقيف بوصفه طريقا اوأسلوب للتنمية دات شان لهدا الاتجاه يتولى الغرب نشر ونقل المعرفة والمهارات والتنظيمات والتكنولوجية ورؤوس الأموال والقيم الى الدول المتخلفة ودلك حتى يتسنى لهده الأخيرة للنهوض بمجتمعاتنا وثقافاتها لتلحق بالدول المتقدمة اد ان التنمية يمكن ان تحقق من خلال انتقال العناصر الثقافية السائدة في الدول المتقدمة الى المتخلفة (2).

1-مجد الدين عمر خيري خمش علم الاجتماع الموضوع والمنهج دار المجدلاوي للنشر –عمان 1999 ص219.

2-علي غربي واخرون مرجع سابق ص103ص105.

❖ الاتجاه الثالث : وهو المتمثل في النظرية السيكولوجية التى تقوم على اعتبار نمط الشخصية التقليدية الارتباطية مسؤولا عن تخلف البلدان النامية وتركز بالتالي على العمليات والوسائل التى تمكن هده المجتمعات من تحديث نمط الشخصية بحيث يتم صيانة الأفراد بطريقة جديدة تمكنهم من امتلاك المهارات والحاجات والتوجهات المناسبة لتحديث المجتمع .

فقد صنفت هده النظرية أنماط الشخصية في العالم الى نمطين عريضين هما :

نمط الشخصية الارتباط يسود العالم الثالث .

وهو لايتناسب مع المؤسسات الحديثة والمجتمع الحديث ينسب الى السمات التي تكون واهمها : - الكسل – التواكل – عدم الرغبة في العمل – عدم التجديد والابتكار . يتناسب مع انماط الإنتاج الرأسمالي ومع العقلانية التى تسير مؤسسات هدا المجتمع يسبب السمات التى تكون أهمها : - المستوى الثقافي في العمل – حب التجديد – الابتكار – الايمان بالعمل والأسلوب العلمي (1).

❖ النظرية الماركسية : تحتل النظرية الماركسية مكانة بارزة في مجال الدراسات الاجتماعية المعنية بقضايا التنمية والتخلف المهني بهده النظرية ينظرون الى التنمية على انها عملية تغيير مقصود وشامل للوفاء الاحتياجات الأساسية لاغلبية الشعب وتقوم على أساس التمركز حول الذات وليس التوجه نحو الخارج وفي دراساتها للتنمية تنطلق من قضية مفادها ان التوسع الاقتصادي الراسمالي يجلب معه حتما تحولات للعلاقات الاقتصادية الإنتاجية قبل الرأسمالية اي العلاقات الطبقية واقامة علاقة إنتاجية اجتماعية رأسمالية اي بنية رأسمالية (2).

❖ نجد ان ماركس قد عالج قضية التنمية من خلال الدور الدى تلعبه العوامل المادية في تطوير جانب الاجتماعي والثقافي حيث يعتبر ان البناء الاقتصادي هو الاساس الدي يقوم عليه البناء الفوقي الدي يتالف من النظم القانونية والسياسية وتعرف بين البناء الفوقي والتحتي في المجتمع الاول من النظام الإنتاج الدي يشمل : قوى الإنتاج وعلاقات الانتاج اما البناء الفوقي فيضم الافكار والنظريات والنظم الثقافية والقانونية والسياسية يضاف للقيم والمعتقدات الدينية والخلقية (3).

1-مجد الدين عمر خيري خمش مرجع سابق ص 219.

2-علي غربي واخرون مرجع سابق ص118.

3-فؤاد حيدر التنمية و التخف في العالم العربي بيروت 1990ص 20.

ولكن نجد ان كارل ماركس من خلال نظريته قد اهمل من دراساته واهتماماته لدا نجد ان نظرية التبعية قد تطرقت لدلك والتى نشات في أمريكا ألاتينية على اعتبار ان العلاقة التى تربط بين الدول النامية والدول المتخلفة وخاصة الماضي الاستعماري هي السبب الأساسي في تخلف البلدان النامية اد تميزت هده العلاقة الغير المتكافئة بين هاتين المجموعتين من الدول بالاستغلال والنهب والإفقار حيث تحولت البلدان النامية الى أسواق المنتجات البلدان المتقدمة وحينها قامت هده البلدان المتقدمة بنهب ثروات الدول النامية وتحويلها الى مراكز النظام العالمي في اروبا الغربية وتصنف هده النظرية بلدان العالم الى بلدان تبعية تشمل جميع البلدان النامية والبلدان المتقدمة مكتفية ذاتيا وتتميز البلدان التابعة بضعف قدراتها الإنتاجية واعتمادها بالتالي على البلدان الصناعية لتامين متطلباتها مما يجعلها في تبعية لهده البلدان اما البلدان الصناعية فتتميز بقدراتها الإنتاجية تجعلها قادرة على تنمية قواها السياسية والعسكرية بشكل مستقل عن التأثيرات من الدول الأخرى وهو لايتوفر في الدول التابعة .

- أطروحة والرتشاين : تقوم نظرية النظام العلمي على اعتبار ان الدول العالم تشكل نظاما واحدا متفاعلا يتكون من ثلاث مكانات طبقية تستغلها مجموعات من الدول تتفاوت في درجة النمو الاقتصادي وفي القوى السياسية وهده المكانات الطبقية الثلاث هي دول المركز وهي تستغل المكانة الطبقية العليا داخل النظام العالمي الحديث والدول الهامشية وهي تشغل المكانة الطبقية الوسطى في النظام العالمي الحديث الدول الهامشية .وهي تشغل مكانة الطبقية متدنية داخل النظام العالمي وتتميز دول المركز بدرجة مرتفعة من النمو الاقتصادي ومن القوة السياسية والعسكرية كما هو الحال في الولايات المتحدة الامريكية التى أصبحت الان القطب الوحيد المهيمن عل شؤون العالم اما الدول الهامشية او دول الهامش او المحيط فتتميز بدرجة منخفضة من النمو الاقتصادي وبضعف انظمتها السياسية والعسكرية كمالا هو الحال في بلدان العالم الثالث في افريفيا واعتدال قوتها السياسية والعسكرية كما هو الحال كالبلدان الشبه الصناعية مثل : الأرجنتين والبرازيل (1).

1-امال لبعل مرجع سابق ص60.

❖ <u>أطروحة صدام الحضارات لصموائيل هانتنجون</u> :

تقوم هده النظرية على اعتبارات المسؤول على التخلف الدول النامية وعدم نموها الاقتصادي والاجتماعي وليس الاستعمار او التبعية وانما الشخصية القومية او الحضارات لهده الشعوب التى تحدد الاستعدادات الذهنية والتكنولوجية لهده الشعوب وخاصة لتقبلها للتطور الحديث وغالبا ماتقف حضارات الدول النامية موقف المشاكسة والعداء من الحضارة الغربية السائدة .

ولعل أشهر مايمثل هده النظرية الحديثة هو صاموائيل هانتنجون الدي يؤكد على ان الدول العالم الثالث لايمكن ان تصبح غربية وحتى ان ارادت دلك بسبب صيغة الروح الحضارية فيها وقد انتجت هده الحضارات حركات محلية دينية وغير دينية تناصب الغرب العداء الصريح وخاصة الحضارة الكيفوشيوسية والحضارة الإيرانية مما يسم العلاقة بين الحضارات المعاصرة خلال العقود القادمة بالصراع وليس التعاون .

ويرى صاموائيل ان الحضارة الغربية نتيجة الى دلك ان تتوقف عن التعاون مع هده الحضارات المعادية وبخاصة في المجالات النزاعات المحلية في الدول النامية وتصدير التكنولوجيا الحديثة لهده الحضارات التى تناصبها العداء وان تركز الحضارة الغربية على توحيد الغرب اقتصاديا وسياسيا ومنع اخده من اي دول من الدول هده الحضارات والتطوير الإمكانيات العامة في حضارة أخرى قديمة او معاصرة مما يعطي الحضارة الغربية التى تساهم في تشغيل هوية الغرب وعلمانيتيها "احترام الدين بإبعاده عن السياسة "سيادة القانون التعددية الاجتماعية والمجتمع المدني التمثيل النيابي والديمقراطي حقوق الإنسان الفردية والانتاج (1).

❖ <u>أطروحة نهاية التاريخ لفرانسيس فواوكوباما</u> :

بلاضافة الى رأى المفكر الأمريكي الثاني وهو" فرانسيس فوكوباما "وهو صاحب مقالة نهاية التاريخ والدي اعاد تنقيحه في كتابته.

وتتمحور فكرته حول إمكانية بناء التاريخ عالمي للبشرية متماسك وواضح المعلم وغائي في تحديد أسسه وكيانه وهو يعتقد ان التاريخ قد وصل الى نهايته بتحقيقه لغايته المتمثلة في الحرية والمساواة والتي لايمكن ان تتحقق الا في ظل الديمقراطية الليبرالية السائدة في الولايات المتحدة الأمريكية وغرب أوربا وستصبح نموذج يقتدي وهو يحاول تعميد هدا الإيجاد في الذهنية العامة للشعوب عن طريق نظريته نهاية التاريخ ليهزم روحها المعنوية فتستسلم سياسيا واقتصاديا دون مقاومة (2).

---

(1)- امال لبعل مرجع سابق ص60.

(2)- السيد الحسني- التنمية والتخلف- دراسة تاريخية بنائية دار المعارف القاهرة 1982ص115.

2- نقد نظريات التنمية :

الملاحظ أن كل من هده الاتجاهات انطلقت من تصور محدد لهده النظرية تنفض بسيطرة نزعة تطورية محافظة إلى حد بعيد وهي نزعة تمثل امتداد الاهتمامات على الاجتماع الكلاسيكي و المؤكدات النظريات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والغربية لاستطيع ان تؤدي بنا إلى استنتاجات صادقة آدا ما طبقناها كما هي على الدول النامية دلك ان الاتجاهات والنظم السائدة في الدول الأخيرة تتخذ طبعا معينا يصعب معه إجراء تحليلات اقتصادية واجتماعية وسياسية من النوع السائد في الدول الغربية.

وهدا يعكس هده النظريات نظرا لعدم قدرتها على الإحاطة بكافة جوانب الواقع هدا بالإضافة إلى التحيز الإيديولوجي التي وصفت به معظم النظريات محاولة منها لتبرير الأوضاع القائمة وتدعيم شرعيتها مما جعلها غير قادرة على تغيير الواقع فكيف أد يمكن لهده النظريات أن تسهم بفهم الواقع لمتغير في نفس المجتمع الذي نشأت فيه فكيف يمكن لها أن تسهم في تفسير واقع التنمية والتخلف في الدول النامية .

أن البحث عن نظرية التنمية مستمرة حتى يومنا هدا وما تجدر الإشارة إليه إن محاولة تطوير النظريات الكلاسيكية والمحدثة التي لم تضع أصلا من اجل التنمية لتناسب مع الأوضاع والمتطلبات التنموية في إي منطقة من العالم لن يؤدى إلا إلى تصاعد أزمة العلم والمجتمع لان تراث التنمية لم يعكس اختلاف الدول النامية وتنوعها بقدر ماتعكس ثقافات المجتمع التي أنتجته ومن هنا وصفت هده الجهود بالضئيلة .

لقد كان الهدف من هدا التحليل النقدي للنظريات التنموية إثارة عدد من التساؤلات حول إمكانية هده النظريات في تفسير الواقع التنموي المعاصر إلى المجتمعات النامية وقد كشف واقع التنمية المعاصرة عن فشل هده النظريات تفسير الواقع وتغييره نظرا لافتقادها الصدق في الأمر يبقى الكفاءة النظرية والفعالية التطبيقية بسبب طبيعة نشأة هده النظريات في مجتمعات يختلف واقعها تماما عن مجتمعات الدول النامية اليوم إضافة الى دلك فقد ظهرت النظرية التنموية الغربية تحيزا إيديولوجيا واضحا .

انعكس في إغفال معتمد للأبعاد التاريخية للتخلف في مجتمع العالم (1) .

1- مريم احمد مصطفى – احسان حفضي مرجع سابق ص11-12

ومن تم محاولة تبرئة الاستعمار من دوره في نهب واستغلال الدول المتخلفة هدا وتجاهل دور الامبريالية المعاصرة في العمل تجميد النمو للمحافظة على استمرار التخلف بصورة ملتوية لقد فشلت النظريات الغربية في تفسير التغير في المجتمع الغربي المتقدم فيما يطرحها اليوم من مشكلات وما يظهر فيه من حركات اجتماعية ويرجع دلك الى تحيزها الإيديولوجي للنظام ومن تم حاولت نقل هدا الفشل الى المجتمعات النامية عن قصد فلم تسهم في تقديم نظريات قادرة على فهم واقع التنمية الذي هو واقع للتغير الموجه بل اقتصرت جهودها على إجراء محاولة إصلاح وترميم جزئي للنظريات الغربية ومن تم افتقدت هده النظريات القدرة على فهم الواقع او تغييره وكانت النتيجة المرغوبة تعثر التنمية للمجتمعات النامية (1) .

لقد أصبح من الضروري التحدث عن التنمية محلية تنطلق من مقومات المجتمع المحلي ومن موارده تنمية تبدأ من مواصفات الفرد المنتمي لهدا المجتمع والعضو فيه ليس من مواصفات فرد خارجي غريب عنه وهنا يمكن ان نلتمس ان التنمية المحلية او تنمية المجتمع المحلي هي المخرج الوحيد والحل الرادع لجملة التغيرات والتحولات التي يشهدها العالم والتي مست أيضا عنصر حياة المجتمع المتخلفة بصفة عامة والمجتمع الجزائري بصفة خاصة.

1-عادل المختار الهواري – حسن عيد مريم – احمد مصطفى مرجع سابق ص 221 .

3-أنواع التنمية : لاحظنا من خلال التعامل مع بعض المراجع والمؤلفات إن هناك تداخل بين التنمية المحلية والتنمية الاقتصادية وكذلك التنمية المحلية والتنمية الاجتماعية وكذلك التنمية السياسية والتنمية الحضرية فهنالك من يصف كل واحدة على حدى وهنالك من يرى إن كل واحدة مكملة للأخرى.

وتعمل ضمن إطار التنمية الشاملة لدا سنقف عند أهم محتويات كل نوع من أنواع التنمية من اجل تحديد أنواعها ومضمونها من اجل الفصل بين كل نوع وفيما يلي نستعرض كل نوع على حدى :

ا-التنمية السياسية :هي المحصلة السياسية لعمليات التحديث السوسيو اقتصادي او المظهر السياسي المعبر عن هده العمليات والمصاحب لها وهي تقترب بهده العمليات ولا تنفك عنها إي أنها مرادفة للتحديث السياسي ومتكافئة معه من حيث مفهومها النظري على أنها تلك العمليات التي تتعلق بنواحي التجديد في مجال الفكر الثقافة السياسية السائدة من الناحية أخرى بمعنى هي تلك العمليات التي تتعلق بتمايز المؤسسات السياسي وصنع الثقافة السياسية بالطبع العقلاني التي من شانها تدعيم قدرة النظام السياسي المجتمع وتجسيد مظاهرها وسماتها الرئيسية إلى أربعة إبعاد أساسية وهي تتجلى (1) .

أ- ترشيد بناء السلطة : هنا كما يقول صموئيل هانتجون ان يد السلطة الدولة على أسس عقلانية قومية رشيدة مستقلة ومتمايزة تماما عن كافة الارتباطات التقليدية سواء كانت هده الارتباطات عقيدية او عائلية أو عرفية .

ب- تمايز البنى الوظائف السياسية : إي زيادة عمليات انفصال أو تخصص الأحوال والمجالات النظامية للمؤسسات والهيئات السياسية والإدارة كنتيجة لازمة عن تحديث نظام السياسي ويتضمن دلك في سلسلة من التغيرات البنائية والوظيفة التي تشمل : عمليات التدرج الاجتماعية انفصال الأدوار المهنية عن علاقات القرابة والحياة العائلية من ناحية وانفصال المعايير القانونية عن القيم من ناحية أخرى .

ث- تدعيم القدرات النظامية والسياسية للنظام السياسي:

اي زيادة المطردة في قدرة النظام على التكييف والإبداع والتي يتحصل عليها عن طريق التعامل الإنسان مع بيئته ويتمثل هدا بشكل أساسي في تطوير وتدعيم التكوين المؤسساتي للمنظمات والإجراءات السياسية وتعدد وظائف الدولة واتساع نطاق المجتمع السياسي المحلي من ناحية وتزايد قدرة النظام السياسي على تنفيذ القرارات السياسية والإدارية من ناحية أخرى فضلا عن تدعيم فعالية المؤسسات الحكومية المركزية وقدرتها على النفاد والتغلغل داخل ارجاء المجتمع .

ت- اتساعه والمساواة في الحقوق والواجبات في المجتمع : يرى كولدمان ان المساواة هو الطابع المميز لمفهوم الحداثة كما ان العمل من اجلها وتحقيقها بالفعل هما جوهر عملية التحديث السياسي ولها الحقيقة وهي تتضمن بوجه عام

فكرة المواطنة والمساواة في الحقوق والواجبات الى جانب اعمال القواعد القانونية في علاقة الحكومة بالمواطنين وتغليب المعايير الكفاءة والانجاز في عمليات التجنيد السياسي وتوزيع القوة والمناصب والادوار السياسية والادارة ويرتبط بدلك زيادة حجم المشاركة الشعبية في الحياة السياسية وشؤون حكم سواء كان دلك بصورة رمزية ام فعلية وقيام هده المشاركة على اساس من الفهم الصحيح وتحمل المسؤولية وهدا يتطلب تطوير انماط جديدة من المؤسسات السياسية كالأحزاب وجماعة المصلحة لتنظيم هده المشاركة .

يمكن بنا ان نعرف التنمية السياسية بشكل أجرائي على النحو التالي:

التنمية السياسية هي عملية سوسيو تاريخية متعددة الأبعاد والزوايا غايتها تطوير واستخدام نظام سياسي وعصري يستمد أصوله الفكرية ومرجعية العقيدية من نسق إيديولوجي تقدمي ملائم تسق مقولاته مع مقتضيات البنية الاجتماعية والمحددات الثقافية للمجتمع وتشكل في الوقت نفسه منطلقا رئيسيا لفعاليات التعبئة الاجتماعية ويتألف هيكل هدا النظام وقوامه البنياني من منظومة عريضة متنوعة من المؤسسات السياسية الرسمية ومنظمات المجتمع المدني غير الحكومية وما الى غير دلك من امكانيات نوعية تتمايز عن بعضها البعض بنائيا وتبادل التاثير فيما بينها جدليا وتتكامل مع بعضها وظيفيا وتمتل بشكل اساسي الغالبية العظمى من جموع المواطنين وتعكس مصالحها ومن تم تهيئ المناخ الملائم لشراكتها الايجابية الفاعلة في الجدليات العملية السياسية وديناميكيات العمل العام مما يساعد في النهاية على تحديد اسباب التكامل الاجتماعي السياسي وتعميق مشاعره ويفسح المجال امام توفير اوضاع مواتية ومناسبة لإرساء قواعد النظام العام وكافة الشروط اللازمة لتحقيق الاستقرار الاجتماعي السياسي بوجه عام (2) .

---

(1)امال لبعل مرجع سابق ص 55ص54.

(2)السيد عبد الحليم الزيات التنمية السياسية دراسة في علم الاجتماع السياسي ــدار المعرفة الجامعية الجزء 1 الاسكندرية 2002ص94-144.

ب-التنمية الاقتصادية التنمية الاقتصادية هي تقدم المجتمع عن طريق استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل مستويات الإنتاج من خلال أنماط المهارات دو نطاقات البشرية وخلق تنظيمات ورأس المال المتراكم في المجتمع على مد الزمن وهي لاتنطوي فقط على التغيرات اقتصادية معينة بل تتضمن كذلك التغييرات هامة في مجالات الاجتماعية والهيكلية والتنظيمية وهي تتضمن زيادات في الدخل القومي الحقيقي ونصيب الفرد منه .

وهي تشمل على تحسين كل مهارة وكفاءة وقدرة التعامل على الحصول على الدخل وتنظيم الإنتاج بطريقة أفضل وتطوير وسائل النقل والمواصلات تقدم المؤسسات المالية وزيادة معدل التحضر في المجتمع وتحسن مستويات الصحة والتعليم للحفاظ على البيئة المحيطة وتوقعات الحياة وزيادة وقت الفراغ وتحسين التجهيزات المتاحة للاستجمام (1) .

وعرض بالعملية التى يرفع بموجبها الدخل القومي الحقيقي خلال الفترة من الزمن وقد عرفها البروفيسور **"ارثر لويس"** بانها عملية النمو بمعدل إنتاج الفرد خلال نسخة واحدة وعرفها **"مايرز"** بأنها عملية تجميع رأس المال البشري .

استثماره بصورة فعالة في تطوير النظام الاقتصادي وعرفها البروفيسور **" كينكروز"** بأنها عملية تغيير الهياكل المادية للمجتمع بطريقة تؤدي الى رفاهية الاقتصادية وتحسين الأوضاع الاقتصادية لأبنائه وعرفها البروفيسور **"بنهام"** بأنها عملية إنتاجية مخططة وهادفة تزيد فيها المخرجات الاقتصادية على نسبة المداخلات(2).

والتنمية الاقتصادية تحقق عادة معدل سريع للتوسع الاقتصادي يؤدي بالدولة الى المستويات مرتفعة من الرفاهية الاقتصادية مقارنة مع حالتها الراهنة .

وبدلك تكون التنمية عمليات يمكن بموجبها ان يستخدم المجتمع الموارد المتاحة له في تحقيق زيادة مطردة في الدخل القومي وفي نصيب كل فرد في المتوسط من سلع وخدمات او استمرار المستوى الحالي العالي من الدخل للمواطنين وضمان عدم تخفيضه والتنمية الاقتصادية لايمكن ان تبدا او تستمر دون تنمية اجتماعية وسياسية فالنظام السياسي يمثل بنية تحتية للاقتصاد ونفس الشيء يصدق على البناء وقيمة وعادات افراد وهو سبب مثلما هو نتيجة التطور الاقتصادي كما تعرف التسمية على انها العملية التى يقتضيها ويتم الانتقال من حالة التخلف الى حالة التقدم هدا الانتقال يقتضي احداث العديد من التغيرات الجدرية والجوهرية في البنيان والهيكل الاقتصادي (3).

---

(1)محمد عبد العزيز عجيمة –محمد الليتي التنمية الاقتصادية مفهومها –نظرياتها سياستها الدار الجامعية الاسكندرية 2001 ص20.

(2) احسان محمد حسن موسوعة علم الاجتماع ط 1 الدار العربية للموسوعات القاهرة 1999ص175 .

(3)امال لبعل مرجع سابق ص54.

ويعرفها آخرون بأنها العملية التي بمقتضاها يدخل الاقتصاد القومي مرحلة الانطلاق نحو النمو الداتي وعلى العموم فان التنمية الاقتصادية هي العملية التي من خلالها تتحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي على مدى الزمن والتي تخدت من خلال تغييرات في كل من هيكل الإنتاج ونوعية السلع والخدمات المنتجة إضافة إلى إحداث تغيير في هيكل توزيع الدخل لصالح الفقراء وعلى دلك فان العناصر التى تنطوي عليها عملية التنمية

أولا: جميع ما انطوت عليه عملية النمو التي تتمثل في :

- زيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل .
- أن تكون الزيادة حقيقية وليست نقدية .
- أن تكون الزيادة على المدى الطويل

ثانيا : عوامل أخرى تنفرد بها عملية التنمية ثتمثل فيما يلي :

- تغييرات في الهيكل والبنيان الاقتصادي
- إعادة توزيع الدخل لصالح الطبقة الفقيرة
- ضرورة الاهتمام بنوعية السلع والخدمات المنتجة وإعطاء الأولويات لتكن الأساسيات وعلى الأخص التي تحتاج إليها طبقات الفقيرة كالسلك الغذائية الضرورية والملابس الشعبية والمساكن الاقتصادية الخدمات الأساسية من خدمات تعليمية وصحية واجتماعية في ظل الظروف بيئية سليمة وهدا يتطلب ضرورة التدخل المباشر وغير المباشر من قبل السلطات المركزية ومن قبل المحليات .(1)

كما يعرفها آخرون على أنها زيادة ملحوظة في الدخل القومي وفي نصيب الفرد منه وتستمر لفترة طويلة قد تمتد إلى جيل أو جيلين وتحاول تنظيم المجتمع وأساليب مختلفة للاتصال بالجماهير كالندوات والمؤتمرات واللجان لهدا الغرض (2).

وفي جانب أخر نجد إن هدا المفهوم يشير إلى توظيف مختلف العوامل والإمكانات الاقتصادية بهدف زيادة الدخل القومي من خلال الإنتاج وكل المهتمين بعملية التنمية الاقتصادية أرجعوها بشكل متوازن مع التقدم الصناعي والدخل القومي ومتوسط دخل الفرد المحقق في الدول المتقدمة على اعتباران التنمية تهدف في جوهرها إلى زيادة الطاقة الإنتاجية للقضاء وهي بهدا المعنى تعد غاية تستهدفها المجتمعات المتقدمة والمختلفة على حد سواء.

---

1)محمد عبد العزيز عجيمة – ايمان عطية ناصف التنمية الاقتصادية دراسات نظرية وتطبيقية الدار الجامعية الإسكندرية 2000 ص55.

2)خليل معايطة واخرون مدخل الى الخدمة الاجتماعية ط1-دار الفكر للطباعة و النشر و التوزيع الاردن 2000ص137.

ج-) التنمية الاجتماعية : اختلف المفكرون الاجتماعيون في تحديد مفهوم التنمية الاجتماعية كل وقت تخصصه فيرى بعضهم أنها عملية توافق اجتماعي في حين نجد فريقا أخر يري أنها تنمية طاقات الفرد لأقصي حد ممكن أو اعتبارها عملية تتم فيها إشباع الحاجات الاجتماعية للإنسان أو الوصول بالفرد إلى المستوى معين من المعيشة أو اعتبارها عملية التغيير موجه يتحقق عن طريقها إشباع الاحتياجات المختلفة .

ومن هنا فهي عبارة عن عمليات تغيير اجتماعي تلحق بالبناء الاجتماعي ووظائفه هادفة إلى إشباع الحاجات الاجتماعية للأفراد فالتنمية الاجتماعية ليست مجرد عمليات تقديم الخدمات وإنما تشمل على العديد من الجوانب منها أنها عملية تغيير ا لأوضاع الاجتماعية القديمة التي لم تعد ذات كفاءة لمجاراة الحياة العصرية على مختلف مستوياتهم إلى جانب أنها تقيم بناء اجتماعيا جديد ينبثق عنه علاقات جديدة وقيم مستحدثة تسمح للأفراد بتحقيق اكبر قدر ممكن من إشباع المطالب والحاجات (1)

وبدلك تكون التنمية الاجتماعية قوة دافعة بالمعوقات وتعد السلبيات وتمنع استخدام أساليب العنف والهدم وتوجه الطاقات البشرية من اجل تحقيق أهداف المجتمعات النامية فتحول الآثار السلبية إلى قوة فاعلة وطاقات مادية ومعنوية متكافئة ومتطلعة نحو تحقيق الأهداف للأمة والمجتمع(2).

ومن الواضح ان التعاريف التنمية الاجتماعية تختلف باختلاف الخلفيات العلمية والاتجاهات الفكرية والإيديولوجية والمتخصصين الدين يوضحونها في سياق دراساتهم وأبحاثهم العلمية زمن الصعوبة حقا الاعتماد على التعريف دون الأخر نظرا لكون كل التعريف من هده التعاريف يركز على جانب معين من جوانب تنمية الفرد والجماعات والمجتمع أو تنمية السلوك والاتجاهات الاجتماعية أو تنمية القيم والمقاييس والأخلاق أو تنمية المؤسسات البنيوية للتركيب الاجتماعي .

-ان التنمية الاجتماعية قد تعنى شيئا واحد أو عدة أشياء فقد تعنى عملية التوافق الاجتماعي وتنمية طاقات الفرد إلى أقصى حد مستطاع أو إشباع الحاجيات الاجتماعية للإنسان والوصول بالفرد إلى مستوى معين من المعيشة وأسلوب الحياة أو قد يعنى بها عملية تغيير موجة يتحقق عن طريقها إشباع حاجيات الفرد الاجتماعية والروحية وتعرف التنمية الاجتماعية على أنها عملية تغيير حضاري في طبيعة المجتمعات التقليدية .

1شعبان الطاهر الاسود علم الاجتماع السياسي الدار المصرية اللبنانية القاهرة 2001 ص205.

2 - احسان محمد حسن موسوعة علم الاجتماع ط 1 الدار العربية للموسوعات القاهرة 1999ص174 .

وهنالك تعريف إلى أنها عملية تغيير حضاري تتناول أفاقا واسعة من المشروعات التي تهدف إلى خدمة الإنسان وتوفير حاجات المتصلة بعمله ونشاطه ورفع مستوى الثقافي والفكري والصحي والروحي وهي تعمل على استخدام الطاقات البشرية من اجل رفع مستوى المعيشة ومن اجل خدمة أهداف التنمية لدا يمكن اعتبار التنمية الاجتماعية حركة لها إطارها ألنظري والعملي ومن الصعب الفصل بين الأبعاد المختلفة لمفهومها في تركز تركيز أساسيا على العدالة الاجتماعية والتوزيع العادل للموارد كما أنها تهتم أيضا بقضية استخدام الأمثل للموارد البشرية والإنسانية للقيمة التي تقوم على أساس العدالة والمساواة وتلك التي تخدم أسلوب حياة الناس ونظام القيم (1)

كما تعرف التنمية الاجتماعية بأنها العملية التي من خلالها ينبغي مساعدة المجتمع على المدى الطويل على أن يؤهل نفسه لتحقيق الرفاهية وسعادة كل إفراده بينما ينبغي على هؤلاء الأفراد أن يكونوا على قدر كبير من الوعي والإدراك بالأهداف والخدمات التي يقدمها المجتمع .

كما تعرف التنمية الاجتماعية بأنها : تهدف إلى الرفاهية الناس وفقا لما يقرره هؤلاء الناس الأمر الذي يتطلب إنشاء مؤسسات ومنظمات جديدة أو تعديل ماهو قائم منها بما في دلك القيم والسلوكيات والدوافع من اجل تنمية القدرة على مقابلة الاحتياجات الإنسانية على كل المستويات وتحسين نوعية العلاقات الاجتماعية وخاصة العلاقات بين الناس وبين المؤسسات المجتمع الدي ينتمون اليه (2) لدا وجب توفر أربعة عناصر لاحدات التنمية الاجتماعية هي :

ا-الاهتمام بإنشاء المؤسسات والتخطيط لبنائها وعملها.

ب-الاهتمام بالقيم الإنسانية ودورها في إحداث التنمية.

ج-الاهتمام بإشباع احتياجات المواطنين .

د-الاهتمام بخلق التعاون والمشاركة بين الناس (3).

---

(1) قوت القلوب محمد فريد تنظيم المجتمع في الخدمة الاجتماعية ط1 المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2000ص155.

(2)امال ليعل مرجع سابق ص 53 .

(3)قوت القلوب محمد فريد مرجع سابق ص 158.

وفي جانب اخر نجد ان التنمية الاجتماعية ينظراليهامن عدة جوانب وهي التنمية الاجتماعية كهدف وأسلوب العملية .

ولأهداف فهي تسعى بالوصول بالإنسان الى حد الاستمتاع بالرفاهية والشعور بالكرامة مع زيادة فاعلية وقدرته على اداء دوره في المجتمع في اطار القيم والمعايير التى يسير عليها المجتمع والتنمية ذاتها قد تضع المجتمع فيها جديدة يسير عليها .

التنمية الاجتماعية أسلوب وعملية تسعى لتنمية القدرات والطاقات البشرية والعمل على حسن استثمارها وزيادة المشاركة الشعبية في مشروعات التنمية مع الدولة ودلك عن طريق توفير الخدمات المختلفة لأفراد المجتمع .

وهي كعملية يشترك فيها كل الناس لتحقيق العدالة الاجتماعية ومن التعاريف للتنمية الاجتماعية انها دلك النشاط يهتم بكل التغيرات المنشودة لتحسين مستوى معيشة الأفراد عن طريق الإشباع حاجاتهم الطبيعية الاجتماعية والمشروعة

ان الصورة النهائية للتنمية الشاملة التى يطمع كل مجتمع الوصول اليها وتطمح كل دولة تحقيقها يجب ان تتكامل أعضائها مع بعضها البعض وتعمل في اطار واحد منظم ومنسق لدا نستطيع القول ان التنمية السياسية تلعب وظيفة الموجه والتنمية الاقتصادية تلعب وظيفة المنفد والمطبق وان التنمية الاجتماعية هي المرآة العاكسة لما سبق كل يكمل الاخر وكل يعمل ضمن اطار الاخر ويجب ان تاخد كلها بعين الاعتبار من اجل الوصول الى التنمية الحقيقية الشاملة (1).

ومن خلال هدا العرض لماهية كل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية نجد ان كل من التنمية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية كلها توجه من اجل التنمية الشاملة للمجتمع ولكل منها عملها وأسلوبها في التدخل من اجل إحداث تغيير من وضع الى اخر أحسن واكثر تقدم وتمكن ومحتوى كل نوع مكمل لمحتوى النوع الاخر مترابط معه .

1-عبد الرحمن عيساوي دراسات علم النفس المهني والصناعي - دار المعرفة الجامعة الإسكندرية -1997ص44.

ثالثا المسيرة التنموية فى الجزائر

1- **الوضعية الاجتماعية والاقتصادية للجزائر في فترة الاستقلال :**

في السنة 1962 كان المجتمع الجزائري خارجا من فترة استعمارية طويلة كلها فقر وحرمان وجهل وأمية والاستعراض البسيط لما ميز تاريخ يفسر لنا المقاومة العنيفة التي أيدها الجزائريون بكل مستوياتهم وفئاتهم خلال الحرب التحرير تحت لواء الفلاحون والعمال ولم يمنع دلك من دخول بعض العناصر البرجوازية وفي الحقيقة فان البرجوازية الصغيرة لم تشارك في الحرب ضد الاستعمار لتفرض علاقتها الإنتاجية فقد كان لها اتجاه أخر هو حفظ مستقبلها داخل إطار هده العلاقات وقد تميزت فترة ما بعد الاستقلال بصراعات وتناقضات ودلك للاستفادة من الإرث المعمرين الدين غادروا البلاد وتركوا ممتلكاتهم هدا ما أدى إلى تشكيل قاعدة اجتماعية برجوازية ذات امتيازات نسبية فيما كانت القيادة السياسية تعيش صراعا إيديولوجيا فيما بينها من جهة ثانية وهدا مايفسر لنا جانب من الجوانب التي أدت إلى عدم ظهور مشروع تنموي واضح بالإضافة إلى أن اقتصاد الجزائر كان لايزال تابعا للمتروبول وحتى البنية الاجتماعية التي ظهرت بعد الاستقلال كانت امتدادا للفترة الاستعمارية .

إن التركيب الاجتماعي للمجتمع الجزائري عند بداية الاستقلال لم يكن واضحا يبدو انه من الصعوبة إن نفرق بين هده الفئات أو الطبقات آدا سلمنا بوجودها ويمكن تلخيصها كمايلي :

الطبقة البرجوازية التي نشأت في الفترة الاستعمارية إثناء الاستقلال لم تكن مستعدة للقيام بالدور ديناميكي كقاعدة سياسية وكمحركة لعملية التنمية أنها طبقة ضعيفة إيديولوجيا وغير ديناميكية اقتصاديا.

إما فيما يتعلق بالطبقة المتوسطة والأقل تطورا الاستقلال يبدو أنها تحمل في طياتها أمل التطور الوطني التقدمي هده الطبقة تشكلت من الفئات الشعبية التي تتكون من الطبقة البروليتارية وشبه البروليتالية الريفية والشبه البروليتالية الريفية الحضرية (1).

1-دبلة عبد العالي التجربة التنموية الجزائرية و اشكالية التبعية و التخلف رسالة ماجستير قسم علم الاجتماع كلية الآداب – جامعة القاهرة 1989ص137.

.ويظهر إن كل هده الطبقات لم تستطع القيام بأي نوع من التنمية في هده الفترة التي تميزت بالصراعات وبالمقابل فقد ورثت الجزائر وضعا اقتصاديا مستنزفا متميزا بالتخلف من جهة لان الصراعات من جهة لان قوته الإنتاجية كانت تتمثل في سيادة النشاط الأول

في الزراعة والصناعة الاستخراجية كما كان يعتمد على المعدل كثافة اكبر مع وجود بطالة ومتميزا من جهة أخرى بالتبعية للاقتصاد الفرنسي الذي كان فارضا هيمنته على الاقتصاد الجزائري برؤوس أمواله المستثمرة مباشرة في النشاطات المختلفة كمجرد فروع شركات اقتصادية مستمرة في الخارج .

إن هدا الوضع الاقتصادي المتخلف والمشوه مفكك ومتناقض داخليا ومتفاوت وغير متوازن سواء بين فروع إنتاج قطاع الواحد أو بين القطاعات أو الجهات قد انعكس فيه وضع اجتماعي أكثر تجسيدا للتخلف متمثلا في التلوث الجهنمي : الجهل- الفقر- المرض وقد تميزت الوضعية الاقتصادية والاجتماعية غداة الاستقلال السياسية بحالة تخلف معقدة .

اقتصاد خاضع للنشاط الأول الذي يعتمد على نسبة 80 بالمائة من إنتاجه على الزراعة والصناعة الاستخراجية .

حالة اجتماعية صعبة تتجسد في البطالة العالية النسبة , والتي تولدت عنها الحركة نزوح داخلية بين الريف والمدينة وحركة نزوح خارجية نحو فرنسا على الخصوص .

لدا نجد إن مخلفات الثورة الجزائرية , والمتمثل على الأخص في تخريب جهاز الاقتصاد الوطني من طرف المعمرين , زاد منة تعقيد الوضعية الاقتصادية والاجتماعية , وكان على الجزائر إن تواجه هده التحديات رغم الإمكانيات المحدودة جدا , في كل من المجال المالي لضمان التمويل والتكوين وكدا المجال الفني لضمان تاطير سير التنمية (2).

2-بوزغاية باية تلوث البيئة و التنمية بمدينة بسكرة -رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري -جامعة منتوري قسنطينة 2007-2008ص106.

<u>1-المرحلة الاشتراكية</u> :

وهكذا فان الاقتصاد الجزائري مند الاستقلال إلى غاية 1966 قد عرف تعايش أربع قطاعات متباينة , أولها قطاع التسيير الداتى والدي يشمل المؤسسات الخاصة والمتوسطة والصغيرة الحجم التي خلفها المعمرين , إلى جانب القطاع الزراعي الذي يعتبر الدعامة لهدا القطاع ,وثانيها قطاع أجنبي خاص ,يتمثل في المؤسسة المحلية التابعة للمؤسسات الفرنسية المعتمدة الجنسيات ,إنما القطاع الثالث فيمثله القطاع خاص الذي يملكه الجزائريون ,وأخيرا القطاع العام المتمثل في قطاع الدولة والدي هو في طور التكوين .

وسنحاول الآن عرض المكونات الأربعة التي عرفتها الجزائر أو بالأحرى العمليات الأربعة التي تميز بها الاقتصاد الجزائري وهي :

- **التسيير الذاتي :**

كما عرفنا فان الاقتصاد الجزائري خلال فترة الاستعمار كان يتسم بكونه اقتصاد مشوه وغير متجانس إلى جانب كونه موجها إلى خدمة وتكملة الاقتصاد الرأسمالي الفرنسي,وأمام هدا الوضع وفور إعلان الاستقلال ورحيل المستوطنين استولى العمال والفلاحون على المؤسسات والمزارع وباشر في إدارتها وتدخلت الدولة بعد دلك لسن قوانين التي تنظم الاقتصاد الوطني ,ولقد اعتمدت السياسة الزراعية للتسيير الداتى الإبقاء على المزارع كما هي دون تفتيتها إلى وحدات صغيرة مع ضمان تسييرها جماعيا من طرف عمالها الدين تسلموها بعد إن هجرها الفرنسيون ,إلى جانب دلك كانت تضمن تسليم الدولة للأراضي التي كان يمتلكها المستوطنون التي تم إخلاؤها فيما بعد ,وكان تأميم أراضي الجزائريين الدين تعاونوا مع الفرنسيين إبان الثورة وكذلك ملكيات الكبيرة وإنشاء لجان التسيير الذاتي لإدارتها وليس ملكيتها .(1)

1-إسماعيل قيرة علي غربي في سوسيولوجية التنمية –ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2001ص133-134.

وقد أصدرت الحكومة سلسلة من المراسيم لتنظيم الممارسة العمالية , كانت بدايتها في نهاية سنة 1962 لتكتمل بمراسيم شهر مارس سنة 1963 , وبدلك إضفاء صبغة شرعية على هده المبادرة التي جاءت من أسفل .

إن التسيير الداتى لم يكن مقتصرا على الزراع فحسب وإنما جاء ليشمل كذلك القطاع الصناعي لملء الفراغ الدى تركه المعمرون برحيلهم وهجرتهم لمنشاتهم ويرجع السبب الحقيقي إلى عدم اتساع هده الحركة يهدا القطاع,مثلنا يحدث بالزراعة بل تلاشيها التدريجي إلى ضعف الحركة الصناعية التي تم الاستيلاء عليها , كما إن الصعوبات التمويل والتموين والتسويق التي كانت تلك الوحدات تعرفها ,لم تجد لها حلا في السياسة الاقتصادية للدولة ,ولدلك فقد اقتصر التسيير الداتى بعد دلك على القطاع الزراعي مهما كانت قدرة التسيير الذاتي على الاستمرار ,فانه في بداياته الأولى يعتبر من أهم الوسائل الهجومية لمواجهة توسيع البرجوازية والحد من هيمنتها المطلقة ,التي كانت ستؤثر على القاعدة العملية العريضة .

- **التأميم :**

إن عملية التأميم ,هي أيضا تعتبر من أهم الوسائل الهجومية للحد من التوسع البرجوازية وقد تدعمت عملية التأميم بمرحلتها الأولى من الجلاء المكتف للمستعمرين بعد الاستقلال مباشرة ,حيث تركزت على القطاع الأجنبي الخاص ,ومن الحركة التلقائية للتسيير الداتى الممهدة له خاصة من عمال الزراعة ,ومن إرادة البرجوازية الصغيرة الراديكالية ,ودلك منعا لتدعيم البرجوازية الوطنية الخاصة ذات الامتدادات المتعددة الجنسية لامحالة .

وقد أصاب التأميم مجموعة أراضي القطاع الاستعماري إلى جانب مجموعة غير متكاملة من المؤسسات تدخل ضمن من يعرف باسم أملاك الشاغرة ,وكذلك بعض قطاعات الصناعة التحويلية ,كالتبغ والكبريت والمطاحن .

ويلاحظ إن التأميم في السنوات الأولى من الاستقلال كان يغلب عليه طابع التسرع والشمولية حيث مس حتى بعض الحوانيت والمقاهي, غير إن السلطة اضطرت بعد دلك للتباطؤ في عملية التأميم والسير في هده العملية بخطى أكثر تباتا , فكان بدلك تخليها عن تأميم الرأسمال المتوسط و الصغير ,إلا أن الرأسمال الكبير مالبث أن شكل قاعدة انطلاقا حقيقية لرأسمالية الدولة تحت إشراف وإدارة شركات وطنية متخصصة يشمل نشاطها كافة التراب الوطني في فرع معين من فروع الإنتاج والخدمات ومند سنة 1962 أصبحت

عملية التأميم نظامية لتصل إلى مرحلة الهجوم المباشر سنة 1971 حيت كانت الهجمة ضد الشركات البترولية الفرنسية , وتنتهي بتأميم الغاز والمحروقات , ويهدا تكون هده السياسة التاميمية إحدى المعالم البارزة لإستراتيجية التصنيع حيث أن الهدف المعلن من وراء دلك يقوم على إدخال الطاقة الاقتصادية في ا طار بناء اقتصادي وطني مستقل .(1)

- **القطاع العام الرأسمالية الدولة :**

ان بداية ظهور القطاع العام تشكلت من عملية انحسار التسيير الداتى , ومازاد من وتيرة سرعة نمو القطاع العام ,عملية التاميمات التى تواصلت حتى بداية السبعينات ,غير أن أهم العوامل جميعها يتمثل في المحروقات , ولقد استهدفت الإستراتيجية الجزائرية للتنمية سنة 1966 بالتركيز على التصنيع الثقيل , حيت كانت لصناعات القاعدية عناية كبيرة من قبل الدولة قصد توفير الصناعات الأساسية لخلق مناصب جديدة لتلبية طلبات العمل المتزايدة ,وإرساء الأسس الكفيلة لاقتصاد قوي , كما كان التركيز على توفير القاعدة المادية على حساب العلاقات الإنسانية والبناء الفوقي , وهنا ظهرت مشاكل موضوعية فرضتها على المرحلة والمتمثلة في الحاجة إلى عمالة مؤهلة من فنيين ومهندسين وعمال مهرة ومدربين الى جانب المشاكل المالية التي يعرفها القطاع المسير ذاتيا خصوصا ولهدا سلكت الدولة سياسة التخطيط للتحكم أكثر وبصورة فعلية في سيرورة التنمية الاقتصادية ,وفعلا باشرت الدولة سياسة التخطيط ابتداء من سنة 1967 حيث انطلق المخطط الثلاثي الأول (2)

1-**إسماعيل قيرة مرجع سابق ص136.**

2-مرجع نفسه ص139.

- **سياسة التخطيط:**

أن الفترة التاريخية من الاستقلال إلى غاية 1972 تعتبر فترة إعادة الثروات الوطنية وبناء اقتصادي قوي وقادر على مواصلة السير إلى الإمام من خلال المخططات التنموية المتتالية حيث أصبح التخطيط الوطني ميزة واضحة لحياة الاقتصاد الجزائري , أد يمكن وصف التخطيط الاقتصادي بأنه محاولة إرادية تقوم بها الدولة لتنسيق عملية اتخاذ القرار الاقتصادي على المدى المتوسط والطويل ,أن التخطيط الذي هو توجيه للنصوص الأساسية للبلاد وخاصة منها الميثاق الوطني يجد أصله في ضرورة تركيز الموارد من اجل تخصيصها المتوازن لأولويات التنمية ,وهكذا ومند الإشغال إعادة المخطط الثلاثي 1969-1976 وأكثر منها خلال المخطط الرباعي الأول 1970-1973 والرباعي الثاني 1974-1977 تم التركيز على البحث عن منهجية في تسيير التنمية , وتماسك تنظيم المنظومة الاقتصادية والتخطيط يعني تنسيق للنشاطات الوطنية والقطاعية والمحلية ,ليشغل مجموع دواليب الدولة ونوعية حول الإعمال الواجب القيام بها تماشيا مع مختلف مراحل التنمية البلاد (1)

المخطط الثلاثي الأول:1967- 1969 : أول مخطط للتنمية في الجزائر بعد الاستقلال التوجه البارز لهدا المخطط هو التنمية السريعة للجهاز الإنتاجي بصفة عامة والجهاز الصناعي بصفة خاصة .

المخطط الرباعي الأول :1970-1973 :اتجاه هدا المخطط كان نحو تعميق النتائج الاستثمارية المحققة سابقا في مجال الصناعة على الخصوص ونحو تدعيم التغيرات الاجتماعية المتمثلة على الأخص في بناء الاشتراكية .

المخطط الرباعي الثاني :1973-1977 : كانت أهم اتجاهاته تدعيم وتوسيع التغيرات الاجتماعية والتطورات القاعدة المادية للمجتمعه ,والاعتماد على مبدأ اللامركزية لتحقيق التوازن الجهوي وتطوير علاقات التعاون الاقتصادي بين الدول العالم الثالث .

المخطط الخماسي الأول :1980- 1984 : توجيه جعل التهيئة الإقليمية الركيزة الأساسية للتنمية ,وتوفى إستراتيجية ترقية قطاع الهياكل الأساسية الاقتصادية والاجتماعية إلى المستوى الأداة المفضلة والأكثر فعالية .

المخطط الخماسي الثاني :1985-1989 : اهتم بوضع نصوص التنظيمية لسياسة التهيئة الإقليمية , والتنمية الهياكل الأساسية في المناطق التي تستهدفها (2)

1-مرجع نفسه ص140 .

2-محمد بلقاسم بهلول سياسة التنمية و أعادة تنظيم مسارها في الجزائر -ديوان المطبوعات الجامعية الجزء 1.2 الجزائر 1999 ص 160-257.

2-مرحلة الإصلاحات الاقتصادية :

إن التطورات الاقتصادية والمالية في الجزائر في عقد الثمانينات كانت غير مواتية , حيث اتصفت بضعف أداء الاقتصاد الكلي بالقياس ففي عقد السبعينات وقد تميزت الأوضاع الاقتصادية على وجه التحديد بمايلي :

أ- إن نمو إجمالي الناتج المحلي الحقيقي في الثمانينات أبطئ القياس على السبعينات

ب- ازدياد مديونية الخارجية

ج- الضعف النسبي لأداء الاقتصادي ويرجع إلى العوامل خارجية (انهيار أسعار البترول ,ضعف السياسة المحلية ,وجود اختلالات كبيرة في السياسة المالية)

كل هدا أدى إلى الاعتماد على سياسة الإصلاحات الاقتصادية للقضاء على الاختلالات التي يعانيها الاقتصاد الوطني ,مع القناعة بان عملية الإصلاحات الاقتصادية هي بطبيعتها عملية مكلفة ومؤلمة أحيانا , لكن التقويم السليم للأثر السلبي للإصلاحات لايمكن أن يتم دون الإشارة إلى ماكان يمكن إن يتسم به الوضع آو آم تتسم الإصلاحات ,فقبل تنفيذ برنامج الإصلاحات اتسم الوضع بتسارع المعادلات التضخم ,ازدياد البطالة ,زيادة في عجز الميزانية ,ومع كل الاحتمالات كان من الممكن إن يتدهور الوضع بعد الإصلاح وبين وضع افتراضي كان من الممكن إن يسود في غياب إجراءات الإصلاحات من المحتمل بدرجة كبيرة إن يكون الوضع بعد الإصلاحات أحسن بكثير في جميع الأحوال ,والصعوبات التي يعانيها الاقتصاد الجزائري بصبغة خاصة وعامة والمؤسسة العمومية الاقتصادية بصفة خاصة ليست أزمة عارضة , إنما هي الصعوبات مزمنة تبين مدى عجز هدا الاقتصاد عن تحقيق التنمية إضافة إلى تبعية المتزايدة نحو الخارج .

ولهدا فانه من المتوقع للإصلاحات الاقتصادية المتبعة إن لتزيل كل الصعوبات تماما وإنما يتوقع أن تؤدي إلى تخفيف من هده القيود وخلق مناخ أفضل لتنمية , حيث يتضح أن القضاء على الختلالات مرتبط بالنجاح في مسار التنمية ,أما نجاح سياسة الإصلاحات الاقتصادية فهو يقاس بمقدار ماتهيئ الدولة من مناخ أفضل لتحقيق هده التنمية على المدى المتوسط والطويل (1).

1-بوعشة مبارك الخوصصة باعتبارها احدى الادوات الاساسية للاصلاح الاقتصادي -مجلة العلوم الانسانية العدد8 منشورات جامعة قسنطينة 1997ص162

ويمكن القول إن الإصلاحات في الجزائر تركزت على ثلاثة محاور رئيسية :

1 - الإجراءات والسياسات التحرير الاقتصادية إي تحرير التجارة الخارجية ,إلغاء الدعم عن السلع , إلغاء القيود على الممارسات القطاع الخاص للأنشطة الاقتصادية .

2- الإجراءات الهادفة إلى تشجيع الاستثمارات الخاصة من خلال عدة تشريعات مثل :

القوانين الناظمة للاستثمار,وإيجاد الأطر للمؤسساتية العاملة على الاستقبال الاستثمارات من اجل تسهيل على المستمر ومساعدته على تجاوز المشكل والمعوقات في ملكيتها .

3- الانتقال نحو اقتصاد السوق ,بدءا بإعطاء المؤسسات العمومية الاقتصادية الاستقلالية المالية والإدارية مع إبقاء ملكيتها للدولة والى المشاركة القطاع العام والخاص في ملكيتها .وقد انتقلت الجزائر إلى الخوصصة نظرا لعدة مبررات ودوافع أهمها محاولتها إلى تخفيض العجز المتكرر في الميزانية الدولة وبتالي ضمان عائدات لخزينة الدولة عن طريق بيع أصول المؤسسات العمومية .

وقد كانت الخوصصة التى اعتمدتها الجزائر المثمتلة في تيار يدعو إلى اقتصاد السوق الحكومي دو طابع اجتماعي يكون فيه للقطاع العام دور معتبرا إضافة إلى الخاص , ويستند على الحجج التالية :

أ- إن حالة الاقتصاد الجزائري والوزن الذي يتمتع به القطاع العام والقطاع الخاص تختلف عن حالة البلدان الاشتراكية سابقا ,فادا كانت اقتصاديات هده الأخيرة خاضعة كليا للإدارة الحكومية فان الجزائر قطاع خاص يساهم بقسط مهم في القيم المضافة لهدا الاقتصاد ,ويمكن زيادة هده النسبة من خلال إدخال تغيرات هيكلية وتنظيمية ومؤسساتية لجعله القطاع الأساسي في النشاط الاقتصادي العام .

ب- إن الاقتصاد الجزائري بعد إعادة الهيكلة ,يجب إن يكون اقتصادا حكومي مبنى على أساس التشاور والعدالة الاجتماعية وبعيدا عن اللبرالية الشمولية(1).

1-عبد الوهاب شمام –دراسة حول الخوصصة و التحولات الهيكلية للاقتصاد الجزائري مجلة العلوم الانسانية العدد8 منشورات جامعة قسنطينة ص 169

ثانيا:الاطار المعرفي لتنمية الحضرية

1-الخصائص الحضرية :

تتركز الحياة في عصرنا الراهن في المدن ، و بينما يتزايد عدد السكان فيها يقل تدريجيا في الريف ، كما يلاحظ أن حياة الريف بدأت تتأثر بحضارة المدينة و تستقل عنها بعض خصائصها حتى أصبح يخشى زوال الظاهرة الريفية بتعاقب الزمن .

و يرجع ذلك إلى عاملين هامين هما :

- اتساع حركة التصنيع الأمر الذي يؤدي إلى هجرة كثير من القرويين من الريف إلى المصانع في المدن و بذلك تقل الأيدي العاملة في القرن و بعكس في المدن .

- المدينة لها خاصية الجذب بما فيها من مظاهر العظمة و الترقيه و فرص العمل مما يدعو الكثيرين إلى التمسك بحياة المدينة و هجر الريف الذي أصبح لا يطاق من وجهة نظر البعض ثم لا ننسى أن المدينة الآن اتجهت إلى إصلاح الريف و تزويده بإمكانيات الواسعة التي تجعله يتجه تدريجيا إلى الحضرية .

تدل الإحصائيات العالمية المتعددة على أن السكان بدؤا يتمركزون في المناطق الحضرية دون الريفية ، فالأولى بدا نطاقها يتسع و الثانية بدا نطاقها يضيق حتى أنه يمكن القول أنه من الجائز ان يندثر الريف بحياته الريفية ، و تصبح الحياة كلها في المستقبل حياة حضرية ، الأمر الذي قد ينشأ عنه مشاكل من دراستها حتى يمكن علاجها ، مثل مشكلة الإسكان و المواصلات و الخدمات العامة و العمالة و الصحة و الوقاية من الجريمة والانحراف و غيرها .

الحضرية و إن كانت تحمل في طياتها الإشارة إلى انبثاقها من المدن ، إلا أنها في الواقع مجرد طريقة في السلوك وحسب ، أي سلوك له طريقته الخاصة و سماته التي تميزه عن غيره ، و هي ليست تعبيرا مقصورا على الحياة في المدن فقط ، فقد نجد إنسانا متحضرا و سلوكه الكلي حضري بينما في الريف نجد فردا آخر يعيش في أكثر احياء المدن تحضرا وهو مع دلك لايزال قرويا في تفكيره وطريقة معيشته بل وفي سلوكه فالمسالة سلوك وليست مسالة مظهر(1).

1-ساعد هماش التصنيع و التنمية الحضرية رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري 2008-2009ص73

و تتميز الحضرية بالتغير السريع سواء من حيث الحركة السكانية أو من حيث التغير في النظم الاجتماعية أو الاقتصادية أو من حيث التغير في القيم و العادات و التقاليد و النظرة إلى الحياة ، و أهم خصائص الحضرية مايلي :الحضرية تتناسب طرديا مع عدد السكان بحيث كلما ازداد عدد السكن في مدينة ارتفعت فيها نسبة الحضرية ارتفاعا ملحوظا .المهاجرون من الريف للمدينة يحتفظون بالرواسب الريفية ، و أثارها تظل عالقة بسلوكهم أول الأمر ثم يتحررون منها تدريجيا حتى تختفي في الجيل الثالث و ما بعده فلابد إذن من المرور على مراحل مختلفة متعددة حتى ينتقل السكان من الريفية إلى الحضرية أن أهم سمة للحضرية هي شكل العلاقات التي تقوم بين الناس و نوع العمل و التخصص وتقسيم العمل ومدى اتساع نطاقه ، وليست المسألة في الحضرية مسألة عدد فقط تجد قرية من القرى يزداد عدد سكانها زيادة كبيرة جدا ، وقد تجد أخرى عدد سكانها قليل ، فالعبرة ليست بعدد السكان و لكن بنوع العلاقات الإنسانية التي تميز الحياة الحضرية عن الريفية (1).

إن الحياة الريفية وما فيها من روح الجماعة و شدة تماسك أعضائها و تعاونهم تجعل من الجماعة فردا أو من الفرد جماعة ، حتى أن الأشياء الجميلة أو الخطأ الذي يقوم به فرد تتحمل مسؤوليته الجماعة و العكس فان ما تقوم به الجماعة قد يقع على عاتق فرد واحد ، و عكس هذا يحدث في المدينة ،فكل فرد مسؤول عن نفسه فقط إن قام بشيء حسن أو أخطأ فلا يشاركه في هذا أحد . المدينة تحدد نوع العمل الذي يقوم به الفرد ، فكل فرد يتخصص في نوع معين من العمل حتى يمكن القول بأن هناك مطابقة للتقسيم المهني و الترتيب الطبقي ، و هذا راجع إلى كثرة عدد السكان في المدينة .وبطريقة حياته الخاصة و العامة بينما في الريف نجد الظروف العائلية تفرض عليه كثيرا من أنماط السلوك يضطر إلى تنفيذها فهو ليس حرا و لكنه مقيد بقيود العادات و التقاليد ، و يدور في إطار ضيق محدد ، عكس الحياة الحضرية ففيها التجديد و الخلق و الإبداع (2)

تمتاز الحياة الحضرية بالتكيف السريع فالفرد الجامد الذي لا يستطيع التكيف سرعان ما يتخلف بل يتنبأ له الباحثون بالمرض النفسي، لكن الفرد المتكيف المتفاعل هو الذي يمكنه البقاء في المدينة ، فالتكيف السريع شرط أساسي للحياة الحضرية الناجحة .الحياة الحضرية تمتاز عن الريفية بأنها مرنة غير جامدة فيها التغير السريع لا يحدهما جمود الريف ، وعلاقات الناس فيها تتسم بالمرونة و قابلة للتغير و التكيف مع المواقف المختلفة التي قد تكون نتيجة لتغير المراكز و الأدوار التي يقوم بها كل منهم ، وعلى هذا فالطبقات في المدينة مفتوحة و يمكن القول بأن الحياة الحضرية تمتاز بالديناميكية (3) .

1-عبد السلام آدم الذرعاني : التنمية الحضرية ، مجلة زهراء الكويت ، 2006 ص16.

2-المرجع نفسه ، ص 12 .

3- محمد عاطف غيث علم الاجتماع الحضري-دار النهضة العربية –مصر دت ص 951

- ونستنتج من خلال عرضنا لخصائص الحضرية و خصوصية المجال الحضري ان مدينة قسنطينة تشكل نقطة جدب اليها فمامن رحالة او رجل اعمال او مستثمر او تاجر او سائح رجل علم وادب او مثقف حل بها وشده جمالها وقوة وحصانة موقعها.

ربما كانت التجارة من اهم الاسباب زيارة قسنطينة باعتبارها نقطة عبور وسوق مهمة فالمدينة لم تعرف الممارسة الفعلية للنقل الجوي الامع الوجود الكولونيالي وتغييره للمنظر الحضري و انشائه لفضاءات سمحت للمدينة بتحمل وظائفها الجديدة بعد الاستقلال و مع مغادرة الفرنسين شهدت قسنطينة مسيري المجال الحضري التحكم فيها مما اثر سلبا على جميع فضاءات المدينة بما فيها النقل الجوي حيت تعرض بعضها للاهمال و البعض الاخر للاندار.

ان التدهور الدي يشهده المجال الحضري و انعكاسه على قطاع النقل الجوي حد من نشاط الفئة السيسو –مهنية فيه مماجعل المدينة تعيش ركودا في النقل الجوي في الماضي اثر على الاقتصاد في مجالات اخرى كالاستثمار والسياحة رغم محاولات بعض الفاعلين الاجتماعيين الدين يسعون لتنشيط قسنطينة بالاعتماد على مجالها الحضري واستغلال الارض في بناء مطارات جديدة .

2-نماذج التنمية الحضرية :

تعتبر قضية التنمية الحضرية قضية مصيرية لجميع الدول لأنها المؤشر الوحيد للتقدم أو التخلف ، و قد ظهرت عدة نماذج في فترات زمنية متعاقبة تطورت بتطور التجارب التنموية التي عايشتها المجتمعات بكل مراحلها، من بين هذه النماذج : النموذج الاقتصادي ، النموذج الثقافي ، النموذج التكاملي ، النموذج الحضاري ،نموذج التحديث، نموذج التبعية، نموذج التنمية المستدامة (1) .

ا-النموذج الاقتصادي :

التنمية الحضرية بالنسبة لهذا النموذج تتمثل في العناصر الاقتصادية خاصة الإنتاج ، ومن خلالها تقاس الدول من ناحية التقدم والتخلف ، ومنه ظهرت التصنيفات التي صنفت مختلف الدول حسب المستويات الاقتصادية ، فظهرت الدول الفقيرة ، و الدول النامية ، و الدول شبه المتقدمة ، و الدول الصناعية المتقدمة .

و نجد من أهم النظريات التي تبنت هذا النموذج النظرية الماركسية التقليدية و المحدثة، حيث تهتم بدراسة المجتمع من خلال المراحل التاريخية التي مر بها و النمو الاجتماعي والاقتصادي الذي ساد هذه المراحل ، كما تهتم أيضا بالعناصر الاقتصادية كعملية الإنتاج و عناصره في تفسير عملية التنمية بالمجتمعات المتقدمة و المتخلفة .

" و يفسر أصحاب هذه النظرية أن التحسن في الظروف الاقتصادية و المعيشية لأفراد المجتمع يولد تقدما و تطورا باعتبار أن العوامل الاقتصادية كالإنتاج و الدخل و الاستثمار و السوق ... الخ هي بمثابة المحرك الأساسي لعملية التنمية ، مع مقارنة مستوى النمو بالمجتمعات المتخلفة مع مستوى النمو بالمجتمعات المتقدمة ، فالفكرة فكرة متوازنة بأعلى نمط اقتصادي قائم وصل إليه مجتمع بشري معاصر ، سواء باعتبار التقدم الاقتصادي غاية في نفسه ، أو باعتباره وسيلة لرفع مستوى حياة الناس الذين يصنعون مثل ذلك النشاط الاقتصادي و يعيشون فيه " (2) .

---

(1) فكرون السعيد : إستراتيجية التصنيع و التنمية بالمجتمعات النامية –حالة الجزائر –دراسة نظرية رسالة دكتوراء دولة قسم علم الاجتماع جامعة منتوري قسنطينة 2004. ص174

(2)محي الدين صابر : التغير الحضاري و تنمية المجتمع ، منشورات المكتبة العصرية ، بيروت ، 1962 ، ص 188 .

وقد وظف هذا النموذج إلى حد كبير خاصة بالمجتمعات النامية ، وكانت له آثار ايجابية و أخرى سلبية حيث ساعد في بناء البنية التحتية و تهيئة مجتمعات اقتصادية ، و خلق تبعية للمجتمعات المتقدمة خاصة اقتصاديا و ساهم في ارساء العناصر الأولية للتنمية .

ب-النموذج الثقافي : المفكرون الألمان هم أول من تحدث عن هذا النموذج ، وكان ذلك في بداية القرن العشرين ، و من أبرزهم المفكر الاقتصادي " جوزستاف شمولر" حيث يقول في كتاباته : (إن السر الكبير لكل تقدم اقتصادي يكمن في حقيقة الأمر في تعاون و تضامن عدد من الأفراد)، وهو التعاون الذي كان يتمثل في الماضي في عملية التآزر و التكامل الاجتماعي ، ثم تحول إلى تقسيم العمل بأنواعه ومظاهره و مستوياته ، ثم بعد ذلك إنشاء المصانع و الورشات ، ثم تكوين الطبقات الاجتماعية ، و بعدها النشاط الاقتصادي الحكومي ، و لم تكن جسور التعاون هذه جميعا مجرد تعاون اقتصادي فحسب ، و إنما كانت عن مجموع الحياة الروحية و الفكرية للمجتمع ، و ان التفاعل بين الخصائص الإنسانية و النظم الاقتصادية و الاجتماعية هو المنطلق الحقيقي الفاعل لكل عمليات التقدم و النمو " (1) .

ومن هنا يتضح لنا أن هذا النموذج يؤكد على أن عملية التقدم و النمو هي نتيجة لتفاعل العناصر الاجتماعية و الاقتصادية و الثقافية بالمجتمع ، و هذا ما يؤكده" قولدنار" بمقولته :" إن الثقافة عربة الحضارة بمعنى أن الثقافة هي العامل الأساسي في تشكيل مفهوم الحضارة (2) .

و هذا النموذج أخذ مكانته ضمن عملية التحليل و التفسير لمشكلة النمو و التنمية خاصة بعد إجراء البحوث حول تغير الاتجاهات ومقومات التنمية ، إضافة إلى ذلك فشل معظم التجارب التنموية المختلفة ، ومما لا شك فيه أن فرص نجاح و دوام التغير الاجتماعي تكون أكبر عندما يتوافق هذا التغير مع القيم و العادات و التقاليد و أساليب الحياة السائدة في المجتمع (3)

.فمن خلال ما سبق يتضح لنا أن هذا النموذج يعتبر عملية التنمية عملية ثقافية تجمع بين تفاعل العناصر الاجتماعية و الاقتصادية ، و كلما كانت المجتمعات ذات ثقافة عالية كلما كانت التنمية متطورة و متقدمة فيها ، و الثقافة تحدد العلاقات الاجتماعية و الممارسات الاقتصادية ، حيث ان الثقافة كما يعرفها تايلور هي " ذلك المركب الكلي الذي يشمل على المعرفة و المعتقد و الفن و الأدب و الأخلاق و القانون و العرف و القدرات و العادات الأخرى ، التي يكتسبها الإنسان بوصفه عضوا في المجتمع " (4) .

---

(1)محمد الجوهري: مقدمة في علم اجتماع التنمية ، دار الكتاب للتوزيع القاهرة ، 1979 ، ص 76.

(2) فكرون السعيد : استراتيجية التصنيع و التنمية بالمجتمعات النامية –حالة الجزائر –دراسة نظرية رسالة دكتوراء دولة قسم علم الاجتماع جامعة منتوري قسنطينة 2004 ص 114.

3-حسين تومي : مشكلة النمو الديموغرافي و تنمية مجتمعات العالم الثالث (1962 – 1989) ، رسالة ماجيستير في علم الاجتماع ، جامعة الجزائر، 1998 ، ص 114 .

4- ابراهيم محمد جواد : نظريات في الثقافة و المثقف ،مجلة النبأ ، العدد 44 ، ايران ، 2000 ، ص12 .

ج-النموذج التكاملي :

التكامل هنا بمعنى إشراك كافة العناصر و العوامل المساهمة في عملية التنمية ، حيث يتشكل عن هذا الاشتراك كلا متكاملا ، و حسب هذا النموذج فان التنمية يجب أن تكون تنمية شاملة تمس جميع الأقاليم و المناطق ، و كل المكونات المكونة للمجتمع .

و يشير الدكتور نبيل السمالوطي أن هذا النموذج يتمثل في" مجموعات البرامج التي تنطلق على المستوى القومي و التي تشمل كافة القطاعات الفرعية للتنمية ، و كافة المناطق الجغرافية في الدولة ، أي تلك البرامج المحققة للتوازن الإنمائي على المستوى القطاعي و الجغرافي ، و المحققة للتنسيق الكامل بين الجهود الحكومية المخططة و الجهود الشعبية المستثارة "(1) .

و من أهم رواد هذا الاتجاه كل من جونارميردال الذي شرح الاتجاه التكاملي من خلال نظريته في العملية الدائرية التراكمية التي أشار فيها إلى مجموعة من القوى و العوامل الاجتماعية و الاقتصادية والثقافية التي تتضافر معا لإحداث أي تغيير منشود.

" فالتنمية المتكاملة على هذا الأساس و حسب هذا الرأي تقوم على حقيقة أساسية وهي أنه ليس من السهل وضع الفواصل بين أجزاء الحياة الاجتماعية التي تقوم بين عناصرها و أجزائها تداخلات و تفاعلات عميقة .

و نجد أيضا ماستون قد حذر من مغبة ممارسة أي عملية تنموية من دون الأخذ بعين الاعتبار بالمنهج التكاملي ،فقد أشار إلى أن الحضارة التي لا تقوم على التكامل سوف تتخللها صراعات داخلية و جملة من اضطرابات و الفوضى" (2)

و عليه فان عملية التنمية لا تقوم على مجرد تنمية عامل أو متغير أو جانب واحد فقط ، و إنما تمس كافة العوامل و العناصر و المتغيرات المشكلة للمجتمع النامي و كافة القطاعات و المجالات المكونة للعملية الاجتماعية .

أما الدكتور محمد زكي شافعي فيشير إلى أن التنمية : " ليست نموا اقتصاديا فحسب ، ذلك أنه من الممكن الحصول على نمو اقتصادي بغير عدالة التوزيع وبدون جهود مناسبة في الصحة و التعليم ، و بتحسين الحياة الاجتماعية من معيشة و سكن ... الخ (3) .

---

(1)نبيل السمالوطي : علم اجتماع التنمية ،دار النهضة العربية بيروت 1981ص 197 .

(2)فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 106 .

(3)محمد زكي شافعي : محاضرات في التنمية و التخطيط ، دار الأحد ، جامعة بيروت العربية ، بيروت ، 1973 ، ص 53

و من المهم الإشارة هنا إلى المثال الواقعي الذي جاء به محمد عاطف غيث في " أن بناء مصنع في منطقة معينة أو زيادة الإنتاجية الزراعية لا يمكن أن يتحقق باستخدام الوسائل الفنية و تطبيق المعادلة الاقتصادية عليها بمعزل عن طبيعة المناخ السياسي و الاجتماعي و الثقافي والصحي " (1)

و في نفس الإطار يؤكد عبد الباسط محمد الحسن على أن " إجراءات التنمية التي تصطبغ بصبغة اقتصادية بحتة دون أن ترافقها إجراءات اجتماعية واضحة ومحددة لا يترتب عليها بالضرورة تحقيق أهداف اجتماعية ، بل قد تؤدي إلى خلق فوضى في الحركية التنموية بصفة عامة " (2)
د-النموذج الحضاري من رواد هذا النموذج نجد المفكر الجزائري مالك بن نبي الذي أشار كثير من كتاباته بالمشروع الحضاري التنموي الخاص بالمجتمعات حديثة التكوين و القدرات ، حيث اعتبر أن مشكلة التخلف التي تعيشها الدول النامية ليست وليدة عوامل داخلية ، و إنما نتيجة الهيمنة و التبعية الخارجية ، كما اعتبر أيضا أن تطبيق النماذج التنموية الضرورية لا يمكن لها تحقيق مستوى أفضل من التقدم و الرفاهية ، ذلك أن النماذج المطروحة لا تقدم للعالم الثالث الأفكار و المعرفة التي بواسطتها يتم تحقيق التقدم الذي تعيشه الدول الصناعية ، حيث يقول : أن التغيرات التي نشاهد نتائجها بعد مدة طويلة في عالم الاقتصاد و هي في جوهرها تغيرات حضارية تعتري القيم و الأذواق في منعطفات التاريخ ، بحيث تتغير الحياة بتحول الإنسان نفسه في إدارته و اتجاهاته عندما يدرك معنى جديدا لوجود الكون " (3)

و هنا حاول بن نبي تحديد جملة من العناصر التي تقوم عليها التنمية حسب نظريته الخاصة و التي تشكل علاقة تفاعلية بين ثلاث متغيرات هي : الإنسان و التراب و الوقت ، حيث تتولد نتيجة لذلك حضارة متكاملة الجوانب .

و على ضوء ماتقدم تفهم النظرة الفلسفية لنموذج مالك بن نبي الذي يعتبر مشكلة التنمية في جوهرها هي خلق شروط الإقلاع الحضاري ، حيث أنها ليست مرتبطة بحل مشكلة التخلف الاقتصادي ، أو مشكلة النمو السكاني ، أو مشكلة التكنولوجيا أو مشكلة التبعية ... الخ و إنما هي مشكلة حضارة في الأساس .

و أن التطور العالمي أكد أن القضية التنموية مازالت احدي القضايا التي تحظى باهتمام خاص على المستويين العالمي والقومي، و أنها ليست تغيرات اقتصادية و مادية محضة ، و إنما التنمية الحقيقية هي التغيرات الحضاريـــة

1- محمد عاطف غيث ،محمد علي محمد : دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، دار النهضة للطباعة و النشر ، بيروت ، 1986 ص 27.

2-عبد الباسط محمد حسن :التنمية الاجتماعية ، ط3 ، مكتبة وهبة ، القاهرة ، 1977، ص 11.

3-مالك بنبي : فكرة الإفريقية الآسيوية في ضوء مؤتمر باندونج ، ترجمة عبد الصبور شاهين ، دار الفكر ، دمشق ، 1981 ، ص 124.

و التحولات الواقعية التي تحدث في شبكة العلاقات الاجتماعية و الإطار الثقافي والاجتماعي والنسق القومي و المعايير و أنماط السلوك في المجتمع (1) .

و عملية الانتقال الحضاري حسب الفكر الرأسمالي و الاشتراكي هي عملية آلية و حتمية تعتمد على الانتقال والاحتكاك ، و أن النهضة الحضارية تقوم على أساس تحديد مشروع حضاري يجمع بين الخصوصية الأصلية و منابع الفكر التاريخي وبين الحياة المعاصرة في اتجاه مستقبلي ، يأخذ بالجديد من خلال الرواسب الفكرية و الحضارية للمجتمعات (2)

و-نموذج التغيير و التحديث :

و فحواه أن عملية التنمية بالأساس عملية تغيير شاملة تهدف أساسا إلى تحديث المجتمع على مستوى كل الميادين وليس على مستوى واحد فقط ، كالمستوى الاقتصادي أو الثقافي أو الاجتماعي .

والأفكار الأساسية التي يقوم عليها هذا النموذج هي تلك الأفكار التي توصل إليها الدارسون في خلق العلوم الاجتماعية و الاقتصادية والسياسية ،حيث تنطلق من خلال المقارنة بين الدول المتقدمة والمتخلفة ، وواقعها الاجتماعي والاقتصادي قبل و بعد الحرب العالمية الثانية ، و يهتم أصحاب هذا المنظور بالخصائص الثقافية للأمم الحديثة في محاولة تحديد إمكانياتها للنمو ، حيث أن هذه العوامل غير الاقتصادية تعتبر حجر الزاوية في نظريات تحديث مجتمعات العالم النامي (3).

و يؤكد هذا النموذج على أن التنمية تكون بإتباع نفس الخطوات و نفس السبيل بين الدول للوصول إلى تنمية شاملة ،فالدول النامية لا يمكنها إحداث التنمية ولا يمكنها الوصول إلى مصاف المجتمعات الصناعية و الحديثة إلا إذا انتهجت نفس الطرق و الآليات التي طبقتها و اتخذتها المجتمعات المتقدمة أثناء مختلف المراحل التي مرت بها أثناء عملية التنمية .

وفي هذا الإطار نجد العالم و" يلبورث مور" يوضح التحديث على أنه : " عبارة عن انتقال كلي للتقليد و لما قبل المجتمع الحديث لما له من أنماط للتكنولوجيا و المؤسسات الاجتماعية المتقدمة اقتصادية و تتمتع بالرخاء والاستقرار السياسي كما هو موجود في العالم الغربي " (4)

.و نظرية التحديث لها عدة صفات و سمات نشأت من اتحاد مختلف النظريات كالنظرية التطورية والوظيفية و الوضعية هي :

1-مالك بن نبي : مرجع سابق ، ص 125 .

2-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 120 .

3-الفت حسين آغا : الاتصال الجماهيري و تنمية العالم الثالث : مجلة السياسة الدولية ، العدد 106 ، مصر ، 1991 ،ص 36 .

4-توني بارنت : علماء الاجتماع و التنمية ، ط 1 ، دار المعارف ، القاهرة ، 1992 ، ص 26

تحديث التنمية من داخل المجتمع و العوامل الخارجية مثل الاحتلال ، و العوامل الثقافية ليس لها تأثير هام .التنمية تتبع نفي الأنماط في كل المجتمعات .نتيجة التنمية هي الثراء و الاستقرار السياسي أن الدراسة العلمية و التاريخية تساعد على تحديد نماذج من الخبرات (1) .

ه-نموذج التبعية من أهم المفكرين الذين نادوا بهذا النموذج "بول بران" و" ندار فرنك" حيث يقول : "إن استمرار فقر العالم الثالث هو انعكاس لتبعيته ، و أن فترات الرأسمالية التبعية و لاستثمار فرض تقسيم العمل ، و التخصص في الإنتاج على بلدان العالم الثالث ، التي كانت تتجه أصلا للتصدير المحدود و تعتمد على تلبية احتياجات القوى الامبريالية من المواد الخام ، و نجد شارل بتلهام يقول أن المجتمعات النامية تعيش حالة تبعية تتجل في مستويين ، المستوى الاقتصادي و المستوى السياسي " (2).

و يقصد بالتبعية السياسية كون المجتمعات المستعمرة مازالت تربطها علاقات سياسية مع الدول الاستعمارية ، أما المستوى الاقتصادي فهو نتيجة للتبعية السياسية ، حيث نجد أن ثروات الدول التابعة تسلب منها بشتى الطرق .

و نتيجة لهذه العلاقة غير المتكافئة نجد ما يسمى بالدول المتقدمة و الدول المتخلفة التي تعيش في فوضى و حرمان نتيجة للتبعية و نتيجة لتحكم الدول المتقدمة فيما تقدمه لهذه الدول المتخلفة لذلك نجدها تعيش في فقر و حرمان و فوضى ذلك أن فاض إنتاجهم يسلب منهم بشتى الطرق والمعايير الاقتصادية ، وفي هذا الصدد يقول فرانك : " أن هناك سلسلة من التبعية تتجه من المراكز الدنيا إلى المراكز العليا المتقدمة في العالم الاقتصادي ، حتى يصل إلى الميتروبوليس مرورا بمن يخضعون لهذا المركز " (3) .

" و يفسر الباحث "سمير أمين" ما يسميه بالعلاقة بين المراكز و الأطراف ، بمعنى بين الدول المتقدمة و الدول المتخلفة ، إذ ميز هذه العلاقة من وجهتين : الوجهة الاقتصادية التي أنتجت تقسيما للعمل ، و هو مرتبط أساسا بجوهر نمط الإنتاج ، والوجهة السياسية و يقصد بها التحالف الطبقي الدولي المتمشي مع أشكال من مختلف مراحل هذا التقسيم غير المتكافئ " (4)

فالتخلف الذي تعيشه الدول النامية ، و في المقابل التقدم الذي تعيشه الدول الصناعية الكبرى هو في الحقيقة عملية عكسية ، فكلما حدث تقدم للمجتمعات الصناعية حدث في المقابل تخلف في المجتمعات النامية و هذا ما يشير إليه أندرو و بستر.

1-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 109 .

2-اندرو و بستر : علم اجتماع التنمية ، ترجمة : عبد الهادي محمد والي ، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة 1995 ، ص 133 .

3-المرجع نفسه ، ص 155 .

4-سمير أمين : علاقة التاريخ الرأسمالي بالفكر الإيديولوجي العربي ، ط 1 ، دار الحداثة ، لبنا ، 1995 ، ص 133.

ففي الوقت الذي تستطيع فيه بلاد المراكز المتقدمة من تحقيق نموها الذاتي ، فان الأطراف النامية تحقق نموها في حالة واحدة ، هي حالة نمو الميتروبول المهيمن ، و لكن مثل هذا النمو ، أو التوسع يكون دائما تحت سيطرة الميتروبول ، لأن أي فائص توسعي ، فسوف ينتقل إلى الأعلى بشكل آلي ، عبر من يدورون في فلك هذا الميتروبول (1)

و من خلال ما تم ذكره يتضح أن نموذج التبعية حاول في مجمل تحليله تشخيص و تفسير ظاهرة التخلف في المجتمعات النامية ، و إضافة و تقديم أسباب و أدوات لتحليل هذه الظاهرة و إيجاد الحلول للقضاء عليها .

وقد حظيت هذه النظرية باهتمام و تأييد الماركسيين المحدثين ، وقد جاءت بعض المحاولات قصد إخضاع نموذج التبعية للبحث التجريبي ، و حيث قدم لونج شواهد مفيدة في التعرف على المستويات المختلفة للاستعمال ، بدأ في المستويات المحلية و الإقليمية ثم إلى المستويات الأعلى ، و بالرغم من هذه الجهود إلا أن نموذج التبعية ظهر ضعيفا و ناقصا في كثير من الموضوعات و منفصلا عن واقع المجتمعات و الدول النامية ، و خاصة عوامل المتغيرات الداخلية لهذه الدول ، و اعتبار أن هذه العوامل الخارجية هي الأساس في عملية التنمية وخاصة عوامل المتغيرات الداخلية لهذه الدول ، و اعتبار أن العوامل الخارجية هي الأساس في عملية التنمية ، إضافة إلى ذلك فان التزاماتها الإيديولوجية بتفضيل النظام الاشتراكي كحل أساسي و جوهري للمشكلة دون إحداث تعديلات ولو جزئية في واقع المجتمعات النامية يؤكد في حقيقة الأمر أن نموذج التبعية يعيش عملية انفصام بينه و بين هذه المجتمعات (2) .

ر-<u>نموذج التنمية المستدامة</u> : بعد الحرب العالمية الثانية برزت عدة تغيرات عالمية أثرت في اقتصاديات الدول خاصة الدول النامية حديثة الاستقلال ، و برزت كذلك عدة أزمات أثرت في نوعية العملية التنموية ، حيث لم تعد هذه العملية تخضع لعوامل داخلية و إنما أصبحت تتفاعل بعوامل خارجية ، كمراعاة عدة جوانب في التنمية كالبيئة و المحيط و إتباع استراتيجيات دولية في عملية التنمية (3)

.فالمجتمعات النامية تعيش تكوينا اجتماعيا متعدد الأنماط باعتباره سببا و نتيجة لظواهر التخلف و التجزئة و التبعية (4)

، و التنمية في الحقيقة ليست تنمية اقتصادية فحسب و إنما هي تنمية تمس جميع الجوانب المكونة للمجتمع ، وتشمل حاضر و مستقبل المجتمعات دون المساس بحقوق الأجيال القادمة في الحياة المتطورة والمتقدمة و قد برز مفهوم التنمية المستدامة خلال مؤتمر ستوكهولم حول البيئة عام 1972 ، حيث نوقش فيه لأول مرة القضايا البيئية و علاقتها بواقع الفقر و غياب التنمية في العالم ، و تم .

1-أندرو و بستر: مرجع سابق ، ص 155. -

2-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 113 .

3-أحمد هاشم اليوشع : البحث في مصادر الأزمة الاقتصادية في دول شرق آسيا ، مجلة شؤون اجتماعية ، العدد 61 ، الإمارات العربية ، الشارقة ، 1999 ، ص 37 .

4-قيرة اسماعيل و غربي علي : سيسيولوجية التنمية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 ، ص 28 .

الإعلان فيه على أن الفقر و التنمية هما من أشد أعداء البيئة ، ومن ناحية أخرى انتقد المؤتمر الدول و الحكومات التي لازالت تتجاهل البيئة عند قيامها بالتخطيط للتنمية ، و لقد أشار المؤتمر إلى ضرورة وضع الاعتبارات البيئية ضمن السياسات التنموية و إلى ضرورة استخدام الموارد الطبيعية بأسلوب يضمن بقائها و استمرارها للأجيال القادمة (1) .

وتم خلال عقد السبعينات تنظيم سلسلة من الندوات المنبثقة عن المؤتمر و التي كانت تتواصل باستمرار إلى قناعة بأن : التنمية و البيئة هما عمليتان متلازمتان ، و لا يمكن الفصل بينهما ، كما لا يمكن الفصل بين أهدافها ، ذلك أنه إذا كانت البيئة هي الظروف المحيطة بالإنسان ، فان التنمية هي سعي الإنسان إلى تطوير ظروفه الطبيعية و الحياتية عموما " (2)

و خلال السبعينات أيضا أنشأت الأمم المتحدة برنامج للبيئة ، تتمثل وظائفه الرئيسية في تقرير التعاون بين الدول في مجال البيئة ، وجعل الأنظمة و التدابير البيئية الوطنية و الدولية في الدول المتخلفة تحت المراجعة المستمرة .بالإضافة إلى تمويل تلك البرامج و رسم الخطط و السياسات التي تساهم أو تشارك بشكل مباشر أو غير مباشر في حماية البيئة و مسايرة التنمية لها (3)

و خلال المرحلة الأولى من بروز مفهوم التنمية المستدامة كان الاعتقاد السائد أن هو أن هذه الأخيرة ليست سوى إطار عام للاسترشاد من أجل خلق توازن بين النشاط الاقتصادي و التنموي و النظام البيئي و الطبيعي ، لكن مع بداية الثمانينات أخذ البعض يطرح التنمية المستديمة كنموذج تنموي بديل ، وحظي المفهوم باهتمام علمي و فكري متجدد ، حيث برز هذا الاهتمام في تقرير الاتحاد العلمي للمحافظة على الموارد الطبيعية الذي صدر عام 1981 ، والذي خصص بأكمله للتنمية المستدامة ، و فيه تم وضع تعريف محدد لها ، و تم أيضا توضيح أهم مقوماتها و شروطها .وباعتبار التنمية المستدامة كنموذج تنموي بديل في هذه المرحلة استلزم وضع إستراتيجية تتخيل إمكانية وجود تنمية تجعل الانسجام بين النمو الاقتصادي و حماية المحيط ، والأخذ بعين الاعتبار المتطلبات الاجتماعية (4).

1: جمعون نوال دور التمويل المصرفي في التنمية الاقتصادية ، رسالة ماجستير ، معهد العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2004 ، ص62.

2-سليمان الرياشي و آخرون : دراسات في التنمية العربية الواقع و الآفاق ، ط1 ، مركز دراسات الوحدة العربية ، لبنان ، 1998 ، ص 238.

3-. صدر عام 1987 : و هو بمثابة الولادة الحقيقية لمفهوم التنمية المستدامة و يعتبر التقرير الأول من نوعه الذي بين أن التنمية المستدامة هي قضية أخلاقية و إنسانية بقدر ما هي قضية مصيرية و مستقبلية بقدر ما هي قضية تتطلب اهتمام الحاضر أفرادا و مؤسسات و حكومات.

Lavoisier, le développement durable, revue francaise de gestion , HERMES,2004 , P 118 . 4

فالتنمية المستدامة كما جاء في هذا التقرير هي :" السعي الدائم لتطوير نوعية الحياة الإنسانية مع اخذ بعين الاعتبار قدرات النظام البيئي الذي يحتضن الحياة وإمكانياته " ، وقد وجد مفهوم التنمية المستدامة أكبر سند له في كتاب مستقبلنا المشترك (1) .وفي سنة 1987 أصدرت الأمم المتحدة قرار بعنوان "المنظور البيئي في سنة2000 وما بعدها " ، هذا القرار يهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة بيئيا بوصف ذلك هدفا عاما منشودا للمجتمع الدولي و في هذا النهائي للجنة وضع تعريف محدد للتنمية المستديمة على أنها : " تنمية تسمح بتلبية احتياجات و متطلبات الأجيال الحاضرة دون الإخلال بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها "(2)

و في شهر جوان من عام 1990 انعقد مؤتمر الأرض بالبرازيل حيث تم فيه تحديد مفهوم التنمية المستدامة : " على كونها نموذج تنموي يتطلب على كل بلدان العالم إتباعه ، باعتباره يحقق الحاجات الحالية للمجتمعات، من دون أن ترهق مستقبل الأجيال القادمة " ، واعتبر أنه مفهوم سياسي يتجاوز الاعتبارات الأساسية للسياسات العمومية ، و يفرض الحفاظ على البيئة ، و هذا على كل المستويات الاقتصادية و الاجتماعية والثقافية (3)

.ومن أهم خصائص التنمية المستدامة نذكر ما يلي : أنها تعتبر البعد الزمني أساسي ، فهي تنمية طويلة المدى بالضرورة ، تعتمد على تقرير إمكانيات الحاضر ، ويتم التخطيط لها لأطول فترة زمنية مستقبلية يمكن التنبؤ خلالها بالمتغيرات .أنها تراعي حق الأجيال القادمة في الموارد الطبيعية ، و تعمل على الحفاظ عليها .أنها تقوم في المقام الأول على تلبية الاحتياجات الأساسية للناس ،وخاصة الفقراء.تراعي الحفاظ على المحيط الحيوي في البيئة الطبيعية سواء عناصرها أو مركباتها الأساسية.تعتبر الجانب البشري من متطلباتها الأولى لذلك فهي تراعي الحفاظ على القيم الاجتماعية و الاستقرار النفسي و حق الفرد و المجتمع في الحرية و ممارسة الديمقراطية و في المساواة و العدل .تحافظ العناصر و المركبات المكونة للمنظومات الايكولوجية (4).و قمة الأرض علمت المجتمع الدولي الكثير من الدروس المهمة عن كيفية تغيير الأهداف السياسية ، و كيفية تحقيق التعاون الدولي ، و لكن كان يجب أن يكون لهذه الدروس مردودها و أثرها في أعمال المتابعة من جانب القمة العالمية للتنمية الاجتماعية(5)

1-جمعون نوال : مرجع سابق ، ص 27

2-زرنوج ياسمينة : إشكالية التنمية المستدامة في الجزائر رسالة ماجيستير ، معهد العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2005، ص 120 .

3CBOUNI :l'enjeu des indications du développement ,notion ,sciences et sociétés , vol 6 1998

4-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 126 .

5-انحي كول : خطوات نحو التقدم الاجتماعي في الالفية الثالثة،المجلة الدولية للعلوم ، العدد 126 ، اليونيسكو ، 1999 .

وقد جاء في قرارات مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة الذي انعقد في جوهانسبورغ بجنوب إفريقيا في سبتمبر 2002 أن البيئة العالمية تعاني من التدهور ، وأن العولمة قد أضافت بعدا جديدا إلى التحديات التي تواجه الأرض تتمثل في توسع الأسواق و حركية رؤوس الأموال و تدفق الاستثمارات في المؤتمر أنهم يرحبون بنشأة تجمعات و تحالفات إقليمية أكثر قوة ، مثل الشراكة الجديدة من أجل التنمية في إفريقيا قصد تعزيز التعاون الإقليمي و زيادة التعاون الدولي و تحقيق التنمية المستدامة (1) .

3-الاتجاهات المفسرة لعملية التنمية الحضرية :

أي ظاهرة اجتماعية لها تاريخها الذي يشكل جزءا لا يتجزأ من حاضرها ومؤشر لما ستكون عليه في المستقبل كما يعتبر التراث التاريخي بعدا معرفيا يساهم بشكل كبير في التفسير و التحليل و التخطيط والتنبؤ و من خلال هذا و
لتوضيح معالم عملية التنمية الحضرية سنستعرض جملة من الاتجاهات المفسرة لها على مر الفترات الزمنية المختلفة فقد اهتم علماء الاجتماع بالفروق الملحوظة والقائمة بين المدينة و الريف كما بذلوا جهودا علمية متباينة لوضع نظريات حول هذه الفروق وأدرك الفلاسفة في العصور القديمة أيضا أن المدينة تختلف اختلافا كبيرا في أوجه النشاط الاقتصادي عن الريف المحيط بها و لكن الجهود الحقيقية و المنظمة التي بذلت لوصف و تفسير هذه الاختلافات جاءت متأخرة حيث لا نستطيع أن نعين بداية حقيقية لها إلا في عصر المفكر العربي ابن خلدون في القرن الرابع عشر فقد كتب فصولا منظمة في التميز بين البدو والحضر و لقد ارجع ابن خلدون الفروق في مصادر الإنتاج و المهنة .

- الاتجاه التاريـــخي :

يتمحور هذا الاتجاه حول تطور أشكال المجتمعات الأولى بدراسة تحول المناطق الريفية إلي مناطق حضرية و بتناول التطور والانتشار الثقافي الحضاري وتبرز أفكار هذا الاتجاه في كتابات كل من" جراس وكريستالير واولمان" فقد ناقش هؤلاء العلماء الجذور التاريخية

للمناطق الحضرية و طبيعتها و تنوعها و خصائصها و كان من أشهر كتاب هذا الاتجاه "جور دن تشيلد" حيث نجده يحدد بعض ملامح ما أطلق عليه (الثورة الحضرية المبكرة) ، حيث تتمثل هذه الملامح في الاستيطان الدائم في صورة تجمعات كثيفة وبداية العمل بالنشاطات غير الزراعية وفرض الضرائب وتراكم رؤوس الأموال و إقامة المباني الضخمة وتطور فنون الكتابة وتعلم مبادئ الحساب والهندسة و الفلك.

1-عبد العزيز عبد الله الجلال : تربية اليسر و تخلف التنمية ، سلسلة عالم المعرفة (91) ، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الآداب ، الكويت 1985 ، ص 12 .

ويأتي" فوستيل دي كولانج " ، حيث تناول تاريخ المدينة العتيقة ، و أرجعها إلى نفوذ الدين الحضري و عرض لويس ممفورد المدينة من وجه النظر التاريخية ، و ألقى الضوء على نموها وكبر حجمها و أشار إلي أنها تمر بمراحل و نماذج معينة هي (مرحلة النشاط ، مرحلة المدينة الكبيرة ، مرحلة المدينة العظمى ، مرحلة المدينة التيرانوبوليس ، مرحلة المدينة النيكروبوليس)(1).

ثم بوسكوف الذي حدد الموجات الحضرية التي تعرض لها العالم عبر التاريخ إلى مايلي : الموجة الحضرية الأولى من سنة 450 قبل الميلاد إلى سنة 500 بعد الميلاد ، و هي الفترة الكلاسيكية للمتحضر حيث ظهرت فيها المدن الأولى حول مجاري الأنهار و أوديتها الخصبة الموجة الحضرية الثانية من سنة 1000 إلى سنة 1800 م ، و قد تزامنت هذه الموجة مع ما عرف في أوروبا بالعصر المظلم و قد ظهرت هذه المدن لتؤدي وظائف تجارية أو دينية .

الموجة الحضرية الثالثة من سنة 1800 م إلى الوقت الحاضر وقد ارتبطت هذه الموجة بالنمو الصناعي المكثف الذي أثر في نمو المراكز الحضرية و ساعد على اتساع نطاقها مما أدى بالكثير من المدن أن تخرج عن نطاق وظائفها المرسومة لها و جعلها تعاني من الكثير من المشاكل (2) .

أما" ايريك لا مبادر" فقد ميز بين أربعة أشكال التحضر التي مر بها العالم و هي :

التحضر البدائي : و تحدث فيه عن محاولات عديدة من قبل الإنسان ساكن المركز العمراني بصفة عامة لإحداث التكيف مع البيئتين الفيزيقية و الاجتماعية .

التحضر المميز : و يبدأ في هذا الشكل من أشكال التحضر ظهور المدن و تتحدد وظائفها و تستبين خصائصها و تبرز مشكلاتها و هذا النوع من التحضر كان واضحا بالنسبة لمناطق مصر و العراق .التحضر الكلاسيكي : و تظهر فيه قيود عديدة حول نمو المدن و سكانها و يتسم هذا الشكل بالتمركز في العواصم و ظهور الدول المدينة مثل أثينا و روما و هو يمثل بداية الاستقرار الحضري الحقيقي .التحضر الصناعي : و هو المرحلة الأخيرة من التحضر التي بدأت تتضح ملامحها مع بدايات القرن العشرين حيث بدأت الهجرة من الريف إلي المدن أملا في الحصول على فرص عمل و معيشة أفضل (3) .

1-عبد السلام آدم الذرعاني : التنمية الحضرية ، مجلة زهراء الكويت ، الكويت ، 2006 ، ص 11 .2

2-لوجلي صالح الزوي : علم الاجتماع الحضري ، منشورات جامعة قار يونس ، ليبيا ، 2002 ، ص 92 .

3-المرجع نفسه ، ص 93 .

- الاتجاه الحضري :

يفسر هذا الاتجاه التنمية الحضرية بالتركيز على العنصر الجغرافي كتوفر المواد الأولية و العناصر الإنتاجية باعتبارها عوامل أساسية في تحديد مدى تقدم و تطور المجتمع أو تخلفه ، و يستغنى من هذا الاتجاه كل العوامل و المكونات الأخرى للمجتمع التي كون لها دور ضمن عملية التنمية .

و من أشهر نظريات هذا الاتجاه نظرية الحتمية الحضارية و التي تتلخص فكرتها في أن الدول المتخلفة تقع إما في مناطق شديدة الحرارة أو شديدة البرودة ، و أن غالبيتها تقع في المناطق المدارية في إفريقيا و أمريكا و بالتحديد في نصف الكرة الجنوبية ، و تتميز هذه الدول بتخلف شديد ، وخاصة في مجال الخدمات الاجتماعية كالتعليم و الصحة و التغذية و انتشار الأمراض و الأوبئة المختلفة (1) .

و بالرغم من توفر هذا الاتجاه على بعض المنطلقات الموضوعية في تفسيره لمشكلة التنمية و التخلف الا ان الشواهد الواقعية تتعارض مع ما جاء به في تفسيره للتنمية ، لان العوامل و العناصر الجغرافية و الموارد الطبيعية لا يمكن أن تكون وحدها سببا كافيا ، ذلك لأن بعض المجتمعات النامية تعيش في مناطق معتدلة ، و التاريخ يثبت لنا أن بعض المجتمعات النامية اليوم كانت تعيش تقدما كبيرا وواسعا خلال مراحل تاريخية سابقة و أما بعض الدول ذات الخصائص الجغرافية غير المواتية نجدها قد حققت معدلات من التنمية و هذا باعتمادها على التقدم العلمي ، أضف الى ذلك أن كثير من الدول التي تفتقر إلى كثير من الموارد الطبيعية تعتبر من أكثر الدول تقدما كاليابان و سويسرا (2) .

- الاتجاه الثنائي :

يشير ابن خلدون أن اختلاف الأجيال في أحوالهم إنما هو باختلاف نحلتهم من المعاش ، فان اجتماعهم إنما هو للتعاون على تحصيله و الابتداء بما هو ضروري ، فمنهم من يستعمل الفلاحة من الغراسة و الزراعة ، و منهم من ينتحل القيام على الحيوان ، فكان اختصاص هؤلاء بالبدو أمرا ضروريا لهم و كان حينئذ اجتماعهم و تعاونهم في حاجتهم و معاشهم و عمرانهم من القوت و الدفء إنما هو بالمقدار الذي يحفظ الحياة ، ثم اتسعت أحوال هؤلاء المنتحلين للمعاش و حصل لهم ما فوق الحاجة من الغنى و الرفاه دعاهم ذلك إلى السكون ، و تعاونوا في الزائد عن الضرورة و استكثروا من الأقوات و الملابس و التأنق فيها ، و توسعة البيوت و اختطاط المدن و الأمطار للتحضر .

1-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 84 .

2-المرجع نفسه ، ص 85 .

فابن خلدون هنا يصنف أشكال الاستيطان البشري إلى نموذجين : نموذج المعاش ، ونموذج الكسب (1) .

هذا بالنسبة لابن خلدون و بالإضافة إلى هذا تأتي الثنائية التي تحدث عنها علماء الاجتماع و سنرد فيما يلي بعض هذه الثنائيات :

تصنيف (فردناندتونيز) الكلاسيكي الشهير و الذي يمثل احد قطبية المجتمع الأولى الذي تسوده العلاقات الأولية و القرابية بينما يمثل القطب الآخر المجتمع الذي تشيع فيه العلاقات الثانوية و التعاقدية .

ثنائية (دوركايم) الشهيرة التي تقابل بين نوعين من المجتمعات وفقا لشكل التضامن الاجتماعي ، اولهما يقوم على التضامن الآلي بينما يقوم الثاني على التضامن العضوي .

قدم دوركايم نظريته إلى العلاقات الاجتماعية في المجتمعين فقال أن المجتمع الريفي أو الجماعة المشابهة له تتسم بعلاقة تماسك ميكانيكية حيث يتعامل أفراد المجتمع تلقائيا و يستجيبون لبعضهم ميكانيكيا ، كما أن هناك على الطرف الآخر علاقات ذات طابع عضوي تعتمد على تبادل المنفعة في استجاباتها و تماسكها .

يفرق (ماكس فيبر) بين النماذج التقليدية و النماذج العقلية .

يميز (هواردبيكر) بين النموذج المقدس و النموذج العلماني حيث قدم مصطلحيه هذين ليقص بالأول تلك المجتمعات ذات الثقافات بطيئة التغير المنعزلة (الريفية) و يقصد بالثاني تلك المجتمعات ذات الثقافات سريعة التغير المتصلة بغيرها من الثقافات الحضرية .

أما (روبرت رد فيلد) فيميز بين المجتمع الشعبي و المجتمع الحضاري ، و يتركز مفهوم المجتمع الشعبي على المشاعر الجمعية الأولية التي تميز الثقافة الشعبية في مقابل المشاعر الفردية التي تسم المجتمع الحضاري أو المدينة.

عرض (تشارلز كولي) لاصطلاحيه على الجماعة الأولية التي تتصف بسيادة علاقة الوجه بالوجه ، مقابل الجماعة الثانوية التي تتميز بالعلاقات بين أفراد الجماعة و تدعو إلى تماسكهم و تعاونهم و مراعاتهم لثقافتهم و هي ماتتسم به الحياة الريفية .

يضع (سوركن) نموذجه المشهور الذي يقابل بين العائلية و التعاقدية كما يضيف إلى ذلك نمطا من أنماط العلاقات بين الجماعات و هو التفاعل الإجباري (2) .

1-محمد الجوهري : علم الاجتماع الريفي و الحضري ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1997 ، ص 181 .

2-غريب محمد السيد ، السيد عبد العاطي السيد : علم الاجتماع الريفي و الحضري ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1988 ، ص 100 .

- الاتجاه الاقتصادي :

وفق هذا التصور فان الحضرية تمثل مرحلة متقدمة من مراحل التطور الاقتصادي البشري ، وبالتالي ارتبط التحضر بحركة التحول إلى تنظيمات اقتصادية أكثر تعقيدا ، أو بمعنى أبسط انتقال من حالة تقوم فيها الحياة الاجتماعية على أساس العمل أو الإنتاج الأولي كالصيد و الزراعة ، إلى حالة تقوم فيها الحياة على أساس العمل الصناعي و الإداري و التجاري و الخدمات ، أو هي بعبارة ثالثة حالة الانتقال من اقتصاد المعيشة إلى اقتصاد السوق ،و الواقع لقد ترجم هذا التصور في صياغات و عبارات مختلفة ،أكدت كلها الاتجاه الذي غلب على معظم الدراسات الحضرية المغربية ، و الأمريكية بصفة خاصة ، و التي اهتمت بدراسة الاقتصاد المتروبوليتي .

ولعل من أهم الأمثلة البارزة في هذا المجال ، دراسة "جراس" في محاولته استعراض التاريخ الاقتصادي للحضارة الغربية سنة 1932 م ، لقد أوضح جراس في مدخله التطوري ، علاقة التطور الاقتصادي بأنماط التوطن و الاستقرار البشري على مر التاريخ ، كما ربط طرق ووسائل العيش بالتطورات التكنولوجية من ناحية ، و بتطور أشكال الاستيطان البشري من ناحية أخرى و في تاريخه للحضارة الغربية في حدود إطار تصنيفي متصل ميز جراس خمس مراحل لتنمو المدن الصغرى نتيجة تزايد الإنتاج الزراعي و تزايد إعداد الحرفيين و تطوير وسائل النقل و ازدهار النشاط التجاري ، وكان ظهور المتروبوليس بعد ذلك نتيجة لازمة لارتباط التغيرات التكنولوجية و التنظيمية المصاحبة لانتشار ا لتصنيع وسيطرة الاقتصاد المتروبوليتي (1) .

- الاتجاه السكاني :

اهتم بعض العلماء بالاتجاه ، و اعتبروا أن حجم السكان و كثافتهم و توزيع الجنسين و التركيب السلالي ، و أنماط المواليد و الوافيات و الهجرة ذات أهمية كبرى في عملية التحضر و النمو الحضري ، فقد لاحظ بعض الباحثين أن النمو السكاني الذي طرا على المدينة كان أعلى بكثير من ذلك الذي طرأ على السكان بوجه عام ، ووفقا لما هو حضري " أنما يشير إلى تجمعات سكانية من حجم معين ، أو إلى نسبة هؤلاء إلى إجمالي عدد السكان و يعود هذا إلى أن المجتمع الصناعي الحديث أدى إلى انخفاض ملحوظ في نسبة الوفيات في الوقت الذي لم تسجل فيهن نسب المواليد مثل هذا النقص و النتيجة الحتمية لذلك زيادة كبيرة لعدد السكان، هذا بالإضافة إلى عامل الهجرة إلى المدن .

1-السيد عبد العاطي السيد علم الاجتماع الحضري –دارالمعرفة الجامعية الاسكندرية دت ص 105.

فالهيكل السكاني لأي مجتمع من المجتمعات يفيد في التعرف على حجم السكان و توزيعهم و خصائصهم فيمكن التعرف على الحجم من خلال معدلات الزيادة الطبيعية (الفرق بين معدل المواليد ومعدل الوفيات في فترة محددة) ، و معدلات الزيادة الطبيعية (الفرق بين معدل الهجرة إلى مكان ومن مكان) أما التوزيع السكاني فيمكن إدراكه من خلال الكثافة السكانية (نسبة السكان إلى المساحة المأهولة بالكيلومتر المربع فضلا عن تجمعهم طبقا لتوزيع الموارد الطبيعية ، و توافر فرص العمل ... الخ كما أن للهجرة دورا حيويا آخر فوق دورها في تحديد الحجم السكاني .

أما الخصائص السكانية فيمكن تحديدها في تركيب السكان من حيث النوع و الجنس و العمر و الحالة الزوجية و الحالة التعليمية و الحالة المهنية و متوسط الدخل ... الخ فهي تؤكد نوعية السكان طبقا لمجموعة من المتغيرات التي تختلف حيالها السكان و يتباينون ، و تساعد هذه المتغيرات على تحديد البناء الاجتماعي لهؤلاء السكان و ذلك من خلال التركيب الطبقي الذي ينتمون إليه .

كما أن الخصائص السكانية مثل معدلات المواليد و الوفيات و الزيادة و الكثافة و حركة السكان الداخلية و الخارجية و الخصائص العرقية و الثقافية تزود الباحث بمعلومات قيمة تساعد على ربط حاجات الإعداد المتزايدة من السكان بالخطط المشروعة المتصلة بالتنمية الاجتماعية و الاقتصادية و استثمار هذه الموارد و الكفاءات البشرية و القوى العاملة (1) .

- <u>الاتجاه النموذجي</u> :

ينظر إلى التحليل النموذجي باعتباره نهجا قائما بذاته و يتوصل إليه الباحث عن طريق تحديد الخصائص الملازمة لموضوع أو ظاهرة معينة ، و الوصول بها إلى نهايتها المنطقية و صورتها الكاملة بغض النظر عن إمكانية تتبعها في الواقع أو وجودها بصورتها المنطقية هذه في مكان ما ، و لهذا من الصعب أن نلتمس واقعا تجريبيا لهذه الخصائص ، أراد "ماكس فيبر" في مؤلفه المدينة أن يكشف نموذجا أنيق على الطبيعة الخاصة للظاهرة الاجتماعية الحضرية والفكرة الشائعة في وقته و التي مؤداها أن المدينة هي منطقة مزدحمة بالسكان حيث لا يعرف الناس كلا منهم الآخر على خلاف ما يحدث في الأماكن الأصغر ، و لكنه تفوق على غيره من السوسيولوجين بنظريته عن المجتمع المحلي الحضري و لم يكن المجتمع المحلي الحضري عند فيبر مجرد جمع أو تجمعات للنشاطات الإنسانية ، و لكنه عبارة عن نمط واضح محدد المعالم من أنماط الحياة الإنسانية و لكن أن تظهر المدينة بهذا المعنى فقط تحت شروط خاصة ، و في مرحلة معينة من مراحل التاريخ.

1- السيد الحسيني : المدينة ، دراسة في علم الاجتماع الحضري ،دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1985 ، ص 143 .

و لقد توفرت هذه الشروط في أوروبا في مدينة ما قبل الصناعة و أن فيبر قد اثبت ان هذه الشروط لم تكن موجودة في كل أنحاء أوروبا ، وينبغي تحديد الوقت الحقيقي لظهور المدن على نحو دقيق (1) .

- الاتجاه الايكولوجي :

و يقصد به التفاعل القائم بين الإنسان و بيئته الاجتماعية ، وتتبلور مفاهيم و أفكار هذا الاتجاه في الرأي القائل بأن جوهر المدينة هو في تركيز عدد كبير من الأشخاص في حيز صغير نسبيا و هذا يعني بشكل آخر دراسة تأثير حجم المدينة و كثافة سكانها على بنائها و تنظيماتها و مؤسساتها الاجتماعية .

فنمط معيشة السكان وطبيعة علاقاتهم الاجتماعية و استجاباتهم البيئية تؤدي إلى أنواع مختلفة من السلوك و التصرفات التي تترك بصماتها على حياة المدينة .

و من الواضح أن انتقال الفرد أو الجماعات من القرية إلى المدينة يؤثر على سلوكهم و بالتالي في طبيعة العلاقات الاجتماعية المترتبة على هذا التغير المكاني و هكذا يصبح الاتجاه الايكولوجي في علم الاجتماع عبارة عن محاولات لفهم التغيرات و التنظيمات الاجتماعية التي تطرأ على منطقة ما نتيجة تفاعل السكان بيئتها (2) .

- الاتجاه السيكولوجي :

لجأ الكثير من علماء الاجتماع إلى تفسير المجتمع في ضوء علم النفس الاجتماعي و ذلك بالتركيز على الذات و اتجاهات الفرد و عواطفه ودوره في العقل الاجتماعي .

و يرمي الاتجاه السيكولوجي في مجال التنمية الحضرية إلى اكتشاف الضغوط السيكولوجية و مواقف الأفراد في محاولة لفهم الظروف الإنسانية المعقدة في المناطق الحضرية على وجه الخصوص و يعتبر ماكس فيبر من هذا الاتجاه ، فقد عرف المدينة بأنها "ذلك الشكل الاجتماعي الذي يسمح بظهور أعلى درجات الفردية و التفرد ".

و ميز" جورج زيمل" في مقال له بعنوان (المدينة و الحياة العقلية) بين نموذجين من المجتمعات على أساس العلاقات السيكولوجية في كل منهما ، ففي المجتمع الأول ينخرط الفرد في جماعته الصغيرة انخراطا تاما ، و في المجتمع الثاني يحتفظ الفرد بذاتيته و فرديته في وجه القوى الاجتماعية الهائلة .

1- عبد السلام آدم الذرعاني : مرجع سابق ، ص 13 .

-2المرجع نفسه ، ص 11 .

و كان زيمل على يقين بأن الحضر في حاجة ماسة إلى مزيد من الدقة و التوقيت ليتمكنوا من الوفاء بالتزاماتهم وسط هذه الشبكة المعقدة للوظائف الحضرية ،وان من أهم نتائج هذا التعقيد تطوير اقتصاد السوق و سيطرة العقلانية و العلاقات اللاشخصية، و هذا ينعكس بدوره على شخصية الحضرية .

فالإنسان في المدينة يشعر انه يعيش في حالة ضياع نظرا لتعدد جوانب الحياة فيها ، هذه الحالة النفسية هي التي تجعل الناس يبتعدون عن الاستجابة العاطفية نتيجة لتعقد الحياة الحضرية الأمر الذي تصبح معه العلاقات بين الإنسان وأقرانه و بينه و بين البيئة عموما علاقات جزئية .

ويرتبط هذا بخصائص الشخصية و المعتقدات و الاتجاهات السائدة و التنشئة الاجتماعية و التربية ،ومن هذا المنطلق تؤكد بعض النظريات الغربية على دور الأبعاد السيكولوجية في عملية التنمية و ارتباطها إلى حد كبير بتغير أفراد المجتمع و توفير العدد الكافي ممن يتصفون بالطموح و الرغبة في الانجاز و القدرة على التقمص و التصور لأدوار وإمكانات مستقبلية (1)

و يؤخذ على هذا الاتجاه أنه في تحليلها للظواهر الاجتماعية أنه يرجعها إلى ظواهر نفسية من صنع الأفراد و بالتالي فالمجتمع ليس له وجود ، و الحق أنه تحدث في المجتمع أمور لا يصح أن ننسبها إلى أفراد معينين ، و ذلك لأنها تنشأ من علاقات الأفراد في حالة الاجتماع و تبادل وجهات نظرهم و تفاعل أفكارهم و احتكاك مشاعرهم و توحد موقفهم ، هذا بالإضافة إلى ما يحيط بهم من ظروف طبيعية و بيئية و تاريخية تؤدي إلى ظهور عقل جديد للجامعة يوجهها و يرشدها و هذا العقل مستقل عن الأفراد (2) .

- <u>الاتجاه التنظيمي</u> لا يقصد التحضر و النمو الحضري في هذا الاتجاه على مجرد زيادة عدد السكان و ارتفاع كثافتهم ، أو على تطوير نسق اقتصادي تدعمه تكنولوجيا صناعية متقدمة و إنما يعني في الأساس الاتجاه إلى تنظيمات اجتماعية أكثر تعقيدا ، يشتمل ذلك على تطوير وسائل الاتصال و العلاقات الاجتماعية و السياسية التي تسمح بإمكانية الربط و التنسيق بين مجالات و كيانات متخصصة ومتمايزة ، بعبارة أخرى ، فان النمو الحضري هو انتقال من المجتمع البسيط إلى صورة أكثر تعقيدا كما أن التحضر معناه تراكم التطور و التعقد النظامي بنفس الدرجة و في نفس الاتجاه الذي سارت فيه التطورات التكنولوجية .

و يشمل ذلك التقيد النظامي تاريخيا على تطوير الحكومات المركزية القوية و تطوير الأسواق المحلية و الإقليمية و العالمية و انتشار الأشكال المختلفة للتنظيمات الرسمية و الغير رسمية كالنقابات و اتحادات العمال و روابط أصحاب العمل .

-1- مريم احمد مصطفى :التنمية بين النظرية وواقع العالم الثالث ، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة ، 1996 ، ص 150.
2-عبد الاله ابو عياش :أزمة المدينة العربية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، 1980 ، ص 82.

، إلى جانب تطوير عدد من التنظيمات الاجتماعية لتقابل الاحتياجات المتزايدة لنظام اقتصادي و اجتماعي معقد ، فضلا عن تلك التغيرات التي لحقت بناء ووظائف وحدات التنظيم القائمة بالفعل ، كالأسرة و المدرسة و المؤسسات الدينية و أنساق المكانة و التدرج الطبقي وبناء القوة .

و الواقع أن هناك قدرا متراكما من التراث الذي يدور حول ما ارتبط بظهور المدن و النمو الحضري بوجه عام من مظاهر للتغير في هذا الجانب ، و يكاد يكون القاسم المشترك الأعظم في عناصر هذا التراث ذلك التأكيد على البيروقراطية و التدرج الطبقي الاجتماعي و انتشار الروابط الطوعية كأهم ما يمكن أن تقاس به درجات التحضر و النمو الحضري من مقاييس أو مؤشرات (1) .

- <u>الاتجاه السياسي و الإداري</u> :

ينظر كثير من دارسي علم الاجتماع الحضري إلى المدينة من منظور سياسي إداري وذلك لكون بعدها السياسي محددا بكونها مركزا إداريا و قد يكون دورها السياسي لكونها مركزا للحكم تتمركز فيها إدارات الحكم المختلفة ، و قد لا تكون المدينة هنا هي العاصمة السياسية و إنما كل مدينة لها تأثير على المنطقة المحيطة بها و من الطبيعي أن تتواكب ظاهرة الحضرية مع نمو الوظيفة السياسية للمدينة ،فهذه الوظيفة تتمثل في كثير من الأحيان ركنا أصيلا يمثل السبب الأصلي لنشأة المدينة كما أنه يعمل على نموها و تطورها فضلا عن أنه يحاول في الغالب دون محاولة زحزحتها من موقعها .

و إذا أردنا أن نقدم تحليلا لكيفية ارتباط البعد السياسي بنشأة المدينة فمن اليسير أن نكشف أن نمو معظم الاتجاهات السياسية و القوى المحركة لها مسألة لا تتم إلا في المدينة ، كما أن التنظيمات السياسية بمختلف أشكالها و صورها لا تنشأ سوى في المدينة ،فضلا عن الممارسة السياسية ذاتها حيث تتخذ من المدينة ميدانا ومجالا رحبا تصول و تجول فيه .

أما النتائج التي تترتب على اعتمادية المدينة أحيانا على البعد السياسي فهو يأتي من كون المدينة عاصمة للدولة أو الإقليم أو المقاطعة حيث تكون الوظيفة السياسية هي البعد الحيوي للمدينة العاصمة ،وهي ظاهرة تتضح بشكل كبير في دول العالم الثالث ، أما البعد الإداري فهو شديد الارتباط بالجانب السياسي فالتقسيم السياسي يتركز على دعامة تتمثل في خضوع منطقة حضرية كانت أم ريفية للإدارة المحلية و تكون محددة بنطاق إداري تصطلح عليه الدولة (2) .

1-عبد الاله ابو عياش : مرجع سابق ، ص 83 .
2- لوجلي صالح : مرجع سابق ، ص 101.

ومعظم الدول المسيطرة عالميا تحجب عن الدول النامية جوانب من أسرار العملية التنموية بالمجتمعات النامية التي بدورها تعتمد على قروض ومنح مقدمة إليها من طرف الهيئات و المنظمات المالية و النقدية العالمية التي تتبع أصلا إستراتيجية محددة من قبل الدول المتقدمة (1).

1-احمد مجدي حجازي و شادية قناوي التنمية و مشكلات التخلف في المجتمع المصري –دار الكتاب للنشر و التوزيع القاهرة 1987ص18.

- ونستنتج من خلال عرضنا السابق لاهم النمادج والاتجاهات المفسرة لعملية التنمية الحضرية ان النقل الجوي يتناسب مع اغلب الاتجاهات كالاتجاه السياسي و الإداري التنظيمي والحضري الا ان الانسب والاهم بالنسبة اليه هو الاتجاه الاقتصادي الحضري والتقافي الدي يؤثر في المجتمع والاقتصاد.

دلك ان الاتجاه الاقتصادي الدي يمثل مرحلة متقدمة من مراحل التطور الاقتصادي والبشري هو الاتجاه الاكثر تفسير للعملية التنمية الحضرية في قطاع النقل الجوي لانه ، مرتبط بالتحضر وبحركة التحول من انظمة اقتصادية بسيطة إلى تنظيمات اقتصادية أكثر تعقيدا ، أو بمعنى أبسط انتقال من حالة تقوم فيها الحياة الاجتماعية على أساس العمل أو الإنتاج الأولي ، إلى حالة تقوم فيها الحياة على أساس العمل الصناعي و الإداري و التجاري و الخدماتي ، أو هي بعبارة ثالثة حالة الانتقال من اقتصاد المعيشة إلى اقتصاد السوق ،و الواقع لقد ترجم هذا التصور في صياغات و عبارات مختلفة ،أكدت كلها الاتجاه الذي غلب على معظم الدراسات الحضرية .

ان التاريخ الاقتصادي لدول و المدن بصفة خاصة يوضح علاقة التطور الاقتصادي بالاستقرار البشري ،والطرق ووسائل العيش بالتطورات التكنولوجية من ناحية ، و بتطور أشكال الاستيطان البشري من ناحية أخرى فمراحل نمو المدن الصغرى نتيجة تزايد الإنتاج الزراعي و تزايد إعداد الحرفيين و تطوير وسائل النقل و ازدهار النشاط التجاري ، اصبح نتيجة لازمة لارتباط التغيرات التكنولوجية و التنظيمية المصاحبة لانتشاروتطور وسائل النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة , كما ان تعاون و تضامن الأفراد الذي كان يعرف في الماضي بعملية التآزر و التكامل الاجتماعي ، و التحول إلى تقسيم العمل بأنواعه ومظاهره و مستوياته ، و إنشاء المصانع و الورشات وتكوين الطبقات الاجتماعية ، والنشاط الاقتصادي الحكومي ،كلها لم تكن مجرد تعاون اقتصادي فحسب ، و إنما كانت تبرز الحياة الفكريةو الروحية للمجتمع ، و تفاعل بين النظم الاقتصاديةو الخصائص الاجتماعية الإنسانية و فهي المنطلق الحقيقي الفاعل لكل عمليات التقدم و النمو.

أن هذا الاتجاه يؤكد على أن عملية التقدم و النمو و نتيجةلتفاعل العناصر الاجتماعية و الاقتصادية و الثقافية بالمجتمع ، تماما كما نجده في تكامل ادوار النقل الجوي وربطه بين الجانب الاقتصادي والجانب الاجتماعي و هذا النموذج أخذ مكانته ضمن عملية التحليل و التفسير لمشكلة النمو و التنمية خاصة بعد إجراء البحوث حول تغير الاتجاهات ومقومات التنمية'

فمن خلال ما سبق يتضح لنا العملية ثقافية تجمع بين تفاعل العناصر الاجتماعية و الاقتصادية ، و كلما كانت المجتمعات ذات ثقافة عالية كلما كانت التنمية متطورة و متقدمة فيها ، و الثقافة تحدد العلاقات الاجتماعية و الممارسات الاقتصادية .

4- معوقات التنمية الحضرية :

لكل عملية اجتماعية عدة معوقات تعرقلها أو تتسبب في إعاقتها إما بشكل مباشر أو غير مباشر ، وللعملية التنموية الحضرية عدة معوقات منها : الاقتصادية ، الاجتماعية ، الإدارية ، السياسية ، وكلها تساهم في عرقلة و إعاقة عملية التنمية (1).

1-المعوقات الاقتصادية :

من أهم المعوقات الاقتصادية نذكر مايلي :

نذره رؤوس الأموال : و تتمثل في نذره رؤوس الأموال المستثمرة بالنسبة إلى عدد السكان ، أو بعبارة أخرى نصيب الفرد من رؤوس الأموال المستثمرة ، و يراعي أن مصدر كل استثمار هو الادخار ، ومن ثم يمكننا ان ننظر إلى مشكلة نذره رؤوس الأموال المستثمرة على أنها مشكلة ضعف مستويات الادخار و التي تقف على عقبة في سبيل تحقيق الاستثمار و خاصة في المراحل الأولى للتنمية الاقتصادية (2) .

تفشي ظاهرة الاقتصاد المزدوج خاصة في الدول النامية مما يخلق قطاعين منفصلين أحدهما قطاع اقتصادي متقدم ، و الآخر قطاع اقتصادي تقليدي متخلف و الصلة بينهما مفقودة ، مما يخلق عدم الانسجام في عملية التنمية الاقتصادية وبالتالي عدم الانسجام في العملية التنموية الحضرية بشكل كلي (3) .

انتشار مستويات عالية من البطالة ، حيث نجد عدة أنواع من البطالة المنتشرة بشكل كبير في المجتمع ، منها بطالة كلية ، و بطالة موسمية ، وبطالة مقنعة ، وكل هذه الأنواع تشكل أسبابا حقيقة في إعاقة عملية التنمية الحضرية ضعف البنيان الصناعي ، حيث أن الصناعة تعد أحد مقومات التنمية بمختلف أنواعها في المجتمع و باعتبارها أحد مجالات الأنشطة الاقتصادية الأساسية ، وذلك بخلاف كل من النشاط ألفلاحي و الخدماتي (4).

1-محمد عاطف غيث : علم الاجتماع الحضري ، دار النهضة العربية ، مصر ، دت ، ص 95 .

2-محمد علي الليث : التنمية الاقتصادية ، دار الجامعات المصرية ، مصر ، 1976 ، ص 5 .

3-العشري حسين درويش : التنمية الاقتصادية ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر ، بيروت ، 1979 ، ص 67 .

4-ضعف البنيان الزراعي و الخدمي : باعتبار أن الزراعة تعتبر كذلك من أهم المقومات الاقتصادية بالاضافة إلى الخدمات و التجارة ، و عدم التوازن بين كل القطاعات و المقومات الاقتصادية يشكل بدون شك عائق أمام مختلف أنواع التنمية .

2-المعوقات الاجتماعية :

من أهمها (1) .

- ارتفاع معدلات النمو الديموغرافي : حيث نجد معظم المجتمعات تعاني بشكل كبير من الزيادة السكانية الكبيرة ، و في المقابل نجد ركود في مستوى النمو الاقتصادي ، مما يساهم بشكل كبير في خلق عدم التوازن بين النمو الديموغرافي و الاقتصادي ، وهذا بطبيعة الحال ينعكس بشكل سلبي في عملية التنمية الحضري .

- انتشار الأمية : فتقدم المجتمعات يقاس بمستوى التعليم ، فكلما كانت نسبة التعليم بالمجتمع ضعيفة ، كلما كان التقدم و التطور ضعيف، وكلما ارتفعت نسبة التعليم كلما كان التقدم كبيرو كانت إمكانية تحقيق عملية التنمية كبيرة.

- انخفاض المستوى الصحي : فالوضع كلما كان جيدا ، كلما ساهم ذلك في تحسين الوضعية الاجتماعية للأفراد ، وبالتالي المساهمة في التنمية الاجتماعية ، والملاحظ في الدول النامية أن الوضع الصحي ضعيف جدا ، ذلك أن المنظومة الصحية في هذه البلدان ، إذا ما قورنت بالبلدان المتقدمة نجدها منخفضة ،سواء على مستوى الوسائل المادية المتوفرة ، أو الإمكانيات البشرية الموجهة لهذا القطاع (2) .

-اختلاف النظام الاجتماعي الغالب في مجتمع ما مع الانظمة الاقتصادية المتبعة لهذا المجتمع ، حيث تتصادم العديد من المفاهيم و العادات و التقاليد ، والتي لم تعد تتلاءم ومتطلبات المجتمع الحديث، وهذا ينعكس سلبا على سير العملية التنموية .

-انتشار العادات و التقاليد السلبية المرتبطة خاصة بالنظام الاستهلاكي ، منها الإسراف في الإنفاق على الاستهلاك ، وفي هذا ما يحد من نذره الأفراد على الادخار ،دون أن ننسى الإسراف في استهلاك المياه الطاقة الكمالية ، وبصورة عامة فان ثقافة الاستهلاك تساهم بشكل كبير في عملية الادخار ، فكلما كان الاستهلاك بطريقة محدودة كلما ارتفع الادخار ، و بالتالي دفع العملية التنموية نحو التقدم و النجاح .

3– المعوقات الإدارية :

تعتبر العقبات الإدارية من العقبات التي تواجه عملية التنمية ، والتي تتمثل في نقص الكفاءات الإدارية و الفنية و المتخصصة ، ومن أجل دفع عجلة التنمية إلى الأمام لابد من الابتعاد عن إتباع الأساليب الإدارية المعقدة و الروتين و البيروقراطية ، والعشائرية و الطائفية في شتى المجالات ، لأنها تعتبر من أهم عوائق التنمية .

1-فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 134 .

2-علي لطفي : التنمية الاقتصادية دراسة تحليلية ، مكتبة عين شمس ،القاهرة ، 1980، ص 76 .

أن التطــور الإداري ضروري في شتى المجالات و اللحاق بركب التقدم بما يناسب كل دولة بالنسبة لنقل التكنولوجيا في الجهاز الإداري مع التكثيف والتركيز على الدورات التدريبية لرفع مستوى الجهاز الحكومي و القطاع الخاص سويا لأن القطاعين مسؤولين عن عملية التنمية الإدارية في الدولة (1)

ويمكن كذلك توضيح أهم المعوقات الإدارية في النقاط التالية :

-الاعتماد على الأساليب الإدارية التقليدية سواء في توزيع التخصصات أو في توزيع المهام و عدم توظيف الأساليب و الطرق الإدارية الحديثة .

-البطء الشديد في اتخاذ الإجراءات و القرارات اللازمة في تسيير الموارد البشرية و المالية و التهرب من المسؤولية مع تفشي ظاهرة البيروقراطية .

-عدم تتبع نظام واضح في كثير من الميادين خاصة الميدان التجاري الذي يهدف أساسا إلى ضبط المعاملات الناتجة عن توزيع المنتجات و الضرائب و تحديد الأسعار ... الخ .

-تسرب اليد العمالية الماهرة المتخصصة في كثير من القطاعات و الميادين الإنتاجية التي تعتبر أساسية إلى خارج المجتمع عدم نزاهة المسؤولين و عدم صلاحيتهم في تسيير الشؤون العامة للمجتمع ، مع بروز انحرافات كثيرة لدى القيادة والحكام و الاعتماد على الجهوية و المحسوبية في التعيينات بعيدا عن القدرة و التخصص و الكفاءة (2) .

عدم واقعية الأهداف التي تحدد ضمن استراتيجيات مختلفة ، سواء في المجال التعليمي أو الصناعي أو الزراعي ... الخ ، مع رفع شعارات لا تتماشى و الأهداف المرسومة ، مما ينتج عنه تسيطر برامج إنمائية خيالية الشيء الذي يؤدي إلى إهدار الموارد الطبيعية و الطاقات البشرية و استنزاف القدرات الاقتصادية (3) .

4- المعوقات السياسية

(4) من أهمها :

-عدم الاستقرار السياسي ، بانتشار الحروب الأهلية و الاضطرابات العرقية الشيء الذي ينعكس انعكاسا سلبيا على عملية تنمية المجتمعات .

-الافتقار إلى النظم السياسية الديمقراطية التي تسمح بمشاركة جميع الفئات و الأفراد في العملية السياسية و التداول على الحكم مما يساعد بدوره على تعدد و تنوع الأفكار فيما يخص العملية التنموية .

---

(1)حربي محمد موسى عريقات: مبادئ في التنمية و التخطيط الاقتصادي ، دار الفكر للنشر و التوزيع ، الأردن ، 1992 ، ص 31 .
(2) فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 145 .
(3) محمد صلاح بسيوني : التحديات الاجتماعية لتخطيط التنمية ، الإسكندرية ، 1977 ، ص 88 . .

-احتكار السلطة من طرف طبقات اجتماعية أو أسرة أو جماعة واحدة حاكمة ، و هذا ما يؤدي بالضرورة إلى احتكار القرارات و احتكار السلطة و بالتالي عدم المساواة و العدل .

-التبعية السياسية ، حيث نجد معظم الدول المتقدمة تمارس ضغوطات سياسية على الدول النامية حتى تصبح موالية لها ، وهذا يفرض نشوء نظام سياسي يكون موالي لها ، وبالتالي نشوء الضغط الذي يؤدي في بعض الأحيان إلى حدوث ثورات و اضطرابات داخل المجتمعات الراضخة تحت هذه الأنظمة التابعة ، بالإضافة إلى أن الكثير من الاتفاقيات الاقتصادية تكون مشروطة بمقابل معين كالحصول على قواعد عسكرية أو تسهيلات أو الحصول على تأييد لمواقف سياسية معينة .

-ضعف الوعي السياسي لدى الأفراد ، و يظهر هذا جليا في ضعف المشاركة السياسية و هذا دليل على تدني الثقافة السياسية بالمجتمعات .

-تأثير العادات و التقاليد على النظم السياسية ، و بالتالي التأثير على عملية اتخاذ القرارات السياسية اللازمة لأي عملية تنموية(1).

- نستنتج مما سبق ان اهم معوقات التي تؤتر سلبا على النقل الجوي في بلادنا وفي مدينة قسنطينة هي المعوقات المادية قلة **و**ندره رؤوس الأموال المستثمرة في قطاع النقل الجوي ، فغياب مصادر الاستثمار بسبب ضعف مستويات الادخار.اهدار الموارد الاقتصادية –الدعم الغير مبرر – التوظيف الغير الرشيد-عدم عدالة توزيع الدخل القومي-زيادة العجز في الموازنة –تزايد حجم الدين الخارجي

ان عدم الانسجام في عملية التنمية الاقتصادية بسبب بقاء القطاع الاقتصادي التقليدي على حاله وعدم توافقه مع قطاعات اقتصادية متقدمة يؤدي الى عدم الانسجام في العملية التنموية الحضرية بشكل كلي وغيابها بشكل محسوس في قطاع النقل الجوي.

انتشار البطالة بشكل كبير في المجتمع تشكل أسبابا حقيقة في إعاقة عملية التنمية الحضرية حيث أن الصناعة النقل الجوي تعد أحد مقومات التنمية بمختلف أنواعها في المجتمع و باعتبارها أحد مجالات الأنشطة الاقتصادية الأساسية التي بامكانها زيادة الانتاج وتوفير فرص عمل وتخفيف من البطالة .

-تخضع صناعة النقل الجوي للقيود السياسية سواء داخل حدود الدولة او خارجها و يعود السبب الى طبيعة الطرق الملاحية وبوجه خاص ورغم ان النقل الجوي –الطيران المدني –يخص نقل السلع والاشخاص المدنيين الانه للاسف هناك قيود عسكرية تفرض على الطرق الملاحية و الرحلات الجوية المدنية.بالاضافة الى ان بعض الطائرات دات الطابع العسكري يتم كراءها لتلبية العدد المطلوب من المسافرين ونقل المدنيين .

(1) فكرون السعيد : مرجع سابق ، ص 146

ومن خلال هدا الفصل المتضمن مفهوم التنمية ,أدرجنا فيه الإطار النظري للتنمية والمسار التنموي في الجزائر .

فمن ركائز التنمية في الجزائر هو أن يكون هدفها خدمة مصالح الشعب وترقية مستوى إفراده وخاصة منهم الدين ساهموا بجهودهم العضلية أو الفكرية في زيادة الإنتاج ومستوى الدخل القومي ,ويتطلب هدا الانجاز الاجتماعي والاقتصادي العظيم إحداث نوعين من التغيرات الاجتماعية كتغيرات في العلاقات الإنتاج والتي يجب إن تنسجم مع طبيعة الهدف المنشود ,الذي هو ترقية الوضعية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمنتجين ,ومن المستحيل أن تأتي دلك في إطار العلاقات إنتاج استغلالية يكون فيها العمال مجرد بائعين لقوى عملهم ,ويكون من يملك القوى الاقتصادية المتمثلة في وسائل الإنتاج ,هم الأشخاص الدين اشتروها .لان التنمية تريد لنفسها أن تكون شعبية الطابع لا يمكن أن تصبح كذلك إلا آدا كان شعبها يشارك فعلا في اتخاذ قراراتها ,وتمثل المجالس الشعبية البلدية والوطنية والقنوات مشاركة المواطنين , عن طريق منتخبيهم في إدارة شؤون الدولة وتنمية البلاد .

ويعد الاعتماد على الإمكانيات الوطنية من الاهتمامات الكبيرة للسياسة الإنمائية في الجزائر تأكيدها على ضرورة الاعتماد على الإمكانيات الوطن بشكل أساسي , والحرص الدائم على تجسيد هدا المبدأ, وعلى تنمية هده الإمكانيات بكل حيوية ونشاط .

وهدا طبيعي بالنسبة لبلد حريص على حماية استقلاله السياسي ,وعلى تطبيق سياسة اقتصادية رشيدة ,وعلى التحكم في مقاليد أمورها وعلى ضمان نجاح التنمية الوطنية .

–ولقد حاولنا في هدا الفصل الكشف عن مفهوم التنمية وتضمن الجانب النظري لها كذلك المسيرة التنموية في الجزائر تم تناولنا الإطار المعرفي للتنمية الحضرية الذي تناولنا فيه بتفصيل عن الخصائص الحضرية النماذج والمعوقات لننتقل إلى دراسة دور وأهمية النقل الجوي في التنمية الحضرية والعلاقة بينهما بشيء من التفصيل وهدا ماسوف نتطرق إليه في الفصل الموالي.

الجانب الميداني للدراسة

الفصل الرابع

النقل الجوي-الطيران المدنى- ودوره فى التنميةالحضريةبمدينة قسنطينة

1-لمحة تاريخية عن النقل الجوي –الطيران المدني-بمدينة قسنطينة

2-وظائف واهداف مديرية النقل الجوي-الخطوط الجوية الجزائرية- بمدينة قسنطينة

3-دورومهام مؤسسات النقل الجوي-الطيران المدني -بمدينة قسنطينة

3-1النقل الجوي –الطيران المدني –و العلاقات العامة

3-2 النقل الجوي –الطيران المدني-و الاتصال

-خاتمة

2- دور واهداف مديرية النقل الجوي-الخطوط الجوية الجزائرية- بمدينة قسنطينة:

– واكب تطور وسائل النقل ظهور خدمات التى تطور منشاته والتى عرفت عبر الزمن تنافسية حادة من اجل ارضاء الزبون عبر عدة وظائف اهمها التسويق والترويج .يقوم الترويج التسويقي على ادوات لابد من التنسيق بينها من اجل انجاح الاتصال القائم بين منشات خدمات النقل وجمهور ومستعملي تلك الخدمات مثمتلة اساسا في مستعملي الرسالة الاشهارية الواضحة والتقنية الترقوية البيعية الهادفة مع صورة فعالة بعلاقات عامة وقوة بيع .

وعلى غرار باقي المنشات الخدمية في النقل تعد مؤسسات الطيران المدني وابرزها الخطوط الجوية الجزائرية من اكبر المنشات الخدمية المتواجدة على التراب الوطنى التى ليس غنا عن نهج تسويق كفلسفة لنجاح نشاط اعمالها وعبر هدا الفصل نعمد الى التعرف على اهم وظائف واهداف مديرية النقل الجوي –الطيران المدني–والتعرف على دور ومهام اهم وابرز مؤسساتها باحدى مديرياتها الجهوية بالشرق الجزائري عبر النقاط التالية

– تشخيص المديريةالجهوية للخطوط الجوية الجزائرية
–الدور الاقتصادي بصفة عامة والتجاري بصفة خاصة

تشخيص المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية من خلال دراستنا التطبيقية تم جمع هده المعلومات من مديرية الجهوية لمدينة قسنطينة وهي تخص سنة 2008–2009
<u>1–تعريف بمهام المديرية الجهوية</u> هي فرع من فروع الخطوط الجوية الجزائرية والواقع مقرها بساحة الشهداء بوسط المدينة وهي دات طابع تجاري وخدماتي وبالتالي فمهامها هي نفس مهام المديرية العامة للخطوط الجوية الجزائرية وتتمثل في المهام التجارية وهي

- معرفة حاجات ورغبات زبائتها
- تكييف خدماتها حسب هده الرغبات
- تاطير شبكة المبيعات
- تحسين الاداء التجاري مما يسمح بتحقيق ارباح من جهة ورواج خدماتها من جهة اخرى

–بما ان المنشاة دات الطابع تجاري ارتاينا ان نتطرق الى دراسة القسم التجاري والدي يضم :

–مصلحة الدراسات التجارية
–مصلحة الاحصاءات التجارية
–مصلحة الترقية التجارية

2 مهام مصالح القسم التجاري

ا-مصلحة الدراسات التجارية وتتمثل مهامه في

- دراسة فتح الخطوط
- دراسة غلق خطوط
- دراسة الاسعار
- دراسة المنتجات
- استكشاف اسواق جديدة

ب- مصلحة الاحصاءات التجارية

- التوقعات بالطلب
- التوقعات بالعرض
- عدد المبيعات
- رقم الاعمال المحصل عليه
- عدد المسافرين وعدد المقاعد الموفرة والمستعملة

ج- مصلحة الترقية التجارية

وتكمن مهمتها في الترويج التجاري الدي يستعمل الا في حالة اصدار منتوج جديد وهدا لادخال الى السوق ومنتوج المنشاة في السنتين الاخيرتين تمتل في البطاقات الخطوط الجوية الجزائرية وهو منتوج خاص بالزبائن الاوفياء للمنشاة والدين يسافرون دائما على متنها وهناك ثلاث مستويات من هده البطاقات وكل منها تتميز بمزايا تزيد عن سابقتها ويتم الحصول على هده البطاقات بملء الزبون الطلب الكتابي للاشتراك وهو متوفر على المستوى وكالات المنشاة [ملحق رقم 1]

كما تطرقنا ايضا الى دراسة

د- مصلحة التسيير العمال ومهامها هي :

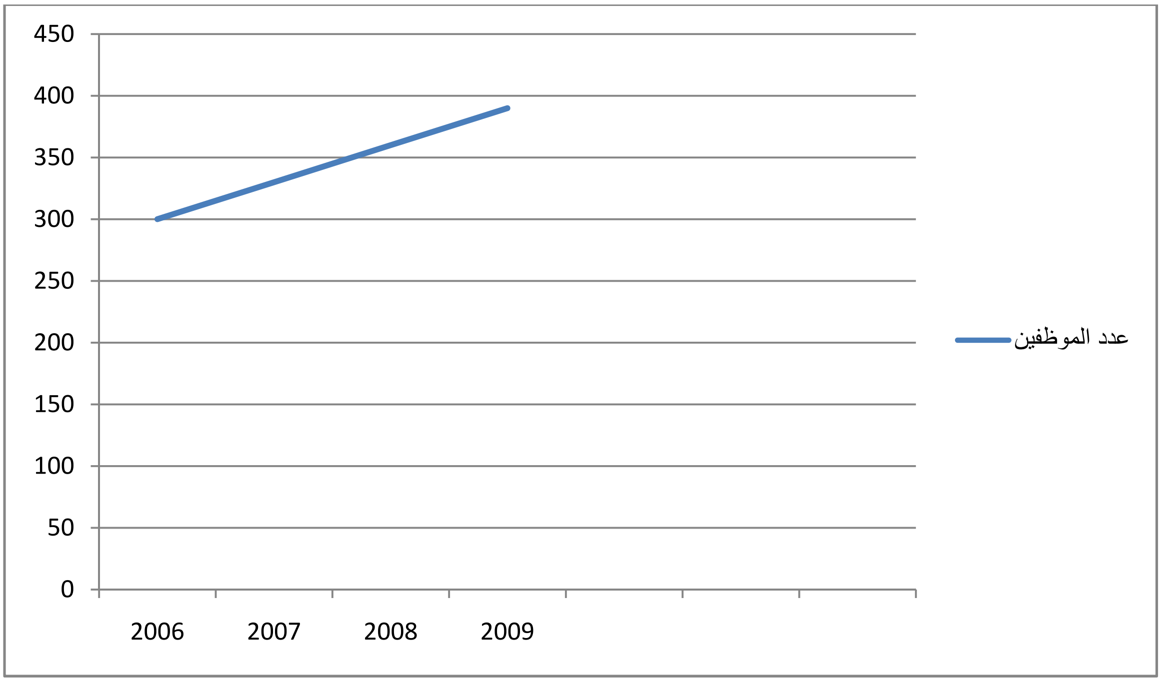
- تقسيم العمال الى وفقا الاحتجاجات والمهارات
- تسيير السيرة المهنية
- تسيير تكوين العمال
- دراسة الحاجات الى العمال

2-حجم الموارد البشرية للمديرية الجهوبة :

يقدر عدد الموضفين الاجمالي الى المديرية الجهوية بحوالي 389 موظف موزع على كل القطاعات التابعة للمديرية وهي : بسكرة , جيجل , سطيف , باتنة ,قسنطينة وهدا العدد في سنة 2008-2009 وهو في تزايد مستمر مقارنة مع السنوات السابقة اما

زبائنها الاوفياء وهم المسافرين الدائمين عن طريق الطائرة بلغ عددهم حسب مديرية النقل الجوي –مصلحة الطيران المدني ما يفوق185مسافردائم وهوما يوضحه المنحنى الموالي :

شكل رقم: 01 تطور الموارد البشرية



–من خلال الشكل يتضح ان حجم الموارد البشرية في تزايدمستمر وهدا امر طبيعي لان الطلب الخدمات في تزايد مستمر ايضا

*حالة الموارد المالية للمديرية الجهوية

ابرازرقم اعمال المنشاة المحقق من خلال ممارسة نشاطها و نشاط وكالاتها وهدا ما سيوضحه الجدول الموالي :

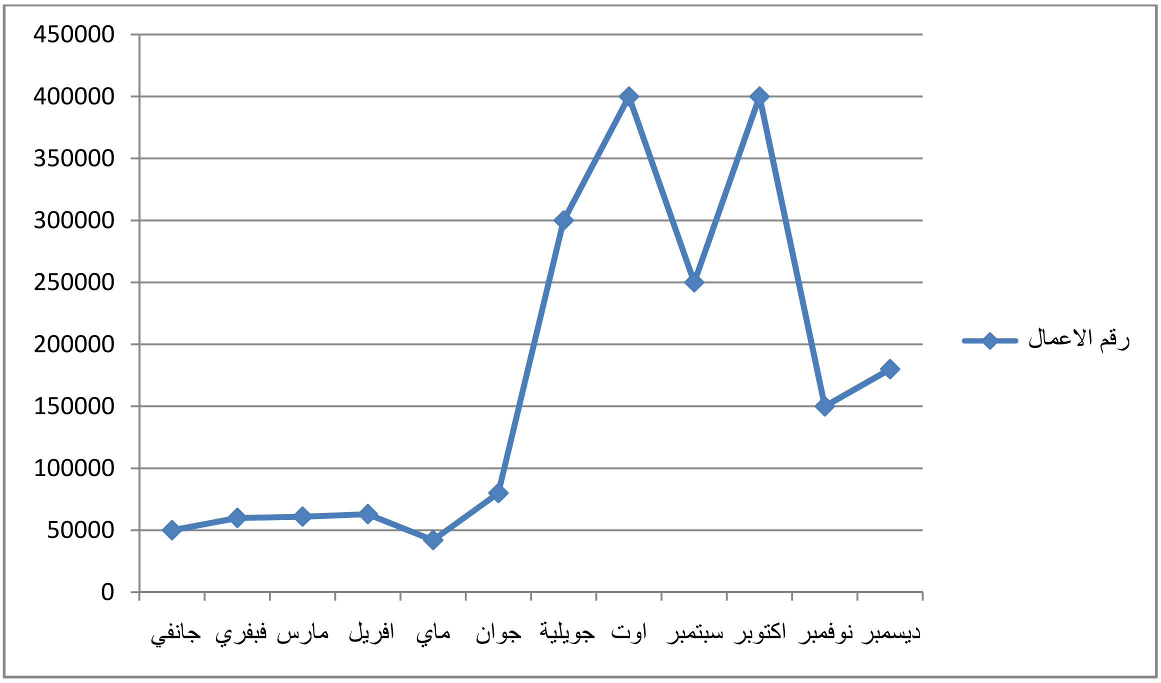
جدول رقم :17 رقم الاعمال-المبيعات2008-2009

	المبيعات المحققة 2008	المبيعات المحققة 2009	التوقعات	المعدل المحقق	مقدار الزيارة	
					النسبة %	بالقيمـــــة
مبيعات المنشاة	**753.825.473**	**863.465.404**	**845.000.000**	**102 بالمائة**	%15	**109.639.931**
مبيعات الوكالات	**1.051.717.922**	**1.090.848.176**	**1.035.000.000**	**105 بالمائة**	%4	**39.130.254**
المجموع	**1.805.543.395**	**1.954.313.580**	**1.880.000.000**	**104 بالمائة**	%8	**148.770.185**

من خلال الجدول نلاحظ ان المبيعات المحققة لسنة 2008 وصل الى **1.805.543.395 بحيث تمتل مبيعات الوكالات** بنسبة 4 بالمائة مقارنة بالمحصل عليه في سنة 2009 والتي تجاوزت الهدف ب 8 بالمائة بمقدار يصل الى**1.954.313.580.(1)**

1-المصدر المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة .

شكل رقم: 02 تطور رقم الاعمال لسنة 2009



-من خلال الشكل نلاحظ ان رقم الاعمال لسنة 2009 في الشهور الاولى اي من شهر جانفي الى غاية شهر جويلية كان بنسب ضئيلة بينما تسجل ارتفاع واضح من شهرجوان الى اكتوبراي في فترات الصيف ودلك يعود لدخول السواح والمقيمين بالخارج و يعودالنشاط في الارتفاع خاصة للناشطين بالخارج -تجار-مستتمرين-موظفين ابتداءا من نهاية شهر سبتمبر .

*حصيلة نشاط المديرية الجهوية :

تتمثل حصيلة نشاط المديرية الجهوية في كافة الانشطة والتى تحقق من خلالها عائدا ومن بينها بيع تداكر السفر في مختلف اتجاهات خطوط المنشاة

وسوف ناخد كمثال على دلك تداكر السفر المباعة في الخطوط الجوية المحلية وكدلك مثال عن التداكر المباعة في الخط الدولي نحو فرنسا وانطلاقا من قسنطينة

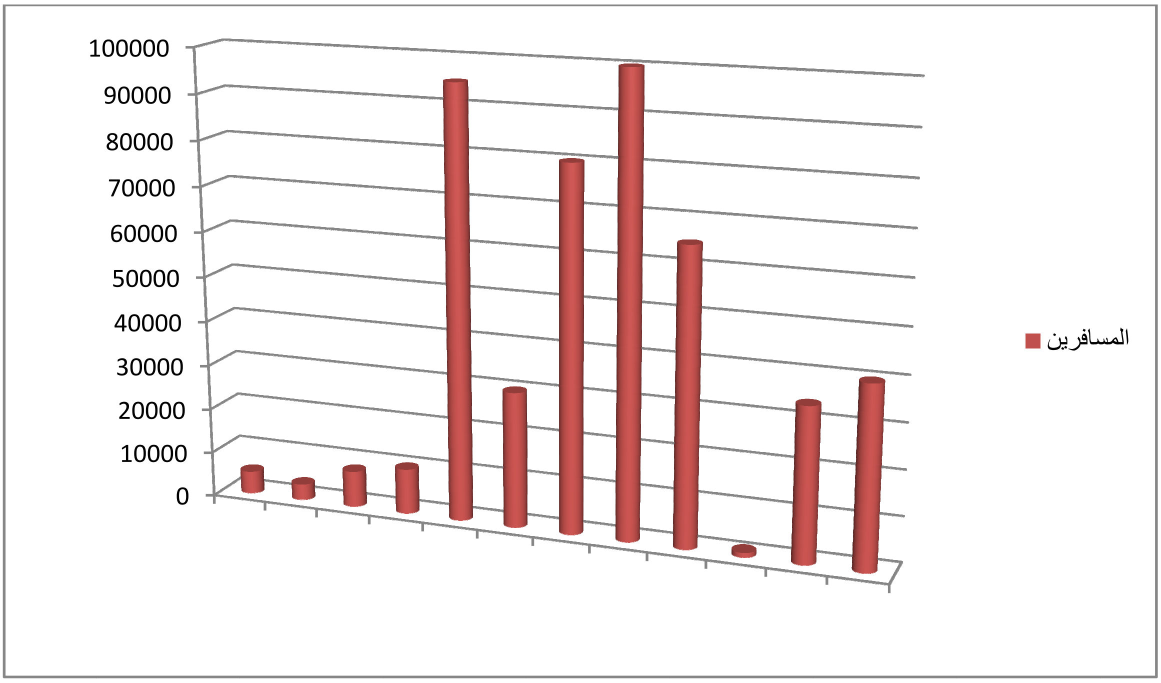
<u>جدول رقم :18 تطور عدد المسافرين على المستوى شبكة الخطوط المحلية</u>

	عددالمقاعد 2008	عدد المقاعد 2009	التوقعات	المعدل المحقق	مقدار الزيارة	
					النسبة بالمائة	العدد
المقاعد الموفرة	330.245	361.707	/	/	9,53 بالمائة	31,462
المقاعد المستعملة	188.629	214.756	178.355	120 بالمائة	13,85 بالمائة	26,127
المقاعد المستعملة /الموفرة	57 بالمائة	59 بالمائة	/	/	/	/

من خلال الجدول السابق نلاحظ ان 214.756 شخص سافرو ا على متن شبكة الخطوط المحلية مسجلين بدلك التطور بقدر نسبة 13,85 مقارنة بنتائج سنة 2008 ونسبة زيادة قدرت بـــ 2 بالمائة ولقد قدر عدد المقاعد الموفرة الزائدة بـــ 31.462 مقعد اي نسبة 9,53 بالمائة مقارنة بالنسة الماضية , النتائج المسجلة اعطت تحسنا في المعامل تشغيل المقاعد والدي تجاوز 57 بالمائة في سنة 2008 الى 59 بالمائة في سنة 2009 .

-المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة

شكل رقم: 03 تطور عدد المسافرين على مستوى شبكة الخطوط المحلية



-نلاحظ من خلال الشكل ان كلا الاعمدة من شهر جانفي الى غاية اوت وان تطور نشاط المسافرين لاباس به لكن بعد الشهر اوت نلاحظ انخفاضا وهدا راجع لفترة الصيف ليعود الى الارتفاع من جديد في شهر سبتمبر .

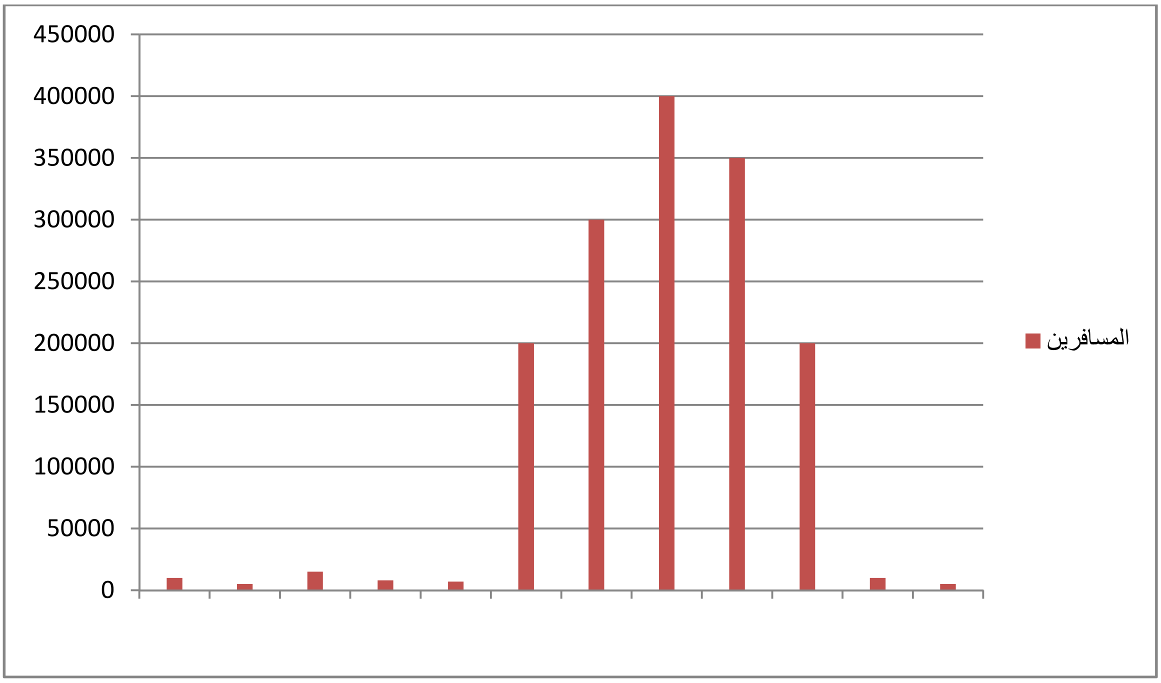
جدول رقم: 19 تطور عدد المسافرين على مستوى الشبكة الخطوط الدولية [فرنسا]

	عدد المقاعد 2008	عدد المقاعد 2009	التوقعات	المعدل المحقق	مقدار الزيارة	
					النسبة بالمائة	العدد
المقاعد الموفرة	202.000	203.576			1 بالمائة	1.576
المقاعد المستعملة	119.122	122.879	122.500	100 بالمائة	3 بالمائة	3.575
المقاعد المستعملة /الموفرة	59 بالمائة	60 بالمائة				

-من خلال الجدول نلاحظ ان عدد المسافرين لسنة 2008 قدر بحوالي 122.879 وهده بنسبة 3 بالمائة مقارنة بسنة 2007 مع تحقيق الهدف المرجو بنسبة 100 بالمائة

وفر لهدا النشاط 203.576 مقعد واستعمل منه 122.879 وكانت نسبة شغل المقاعد 60 بالمائة مع تسجيل تطور قدر بـــ 1 بالمائة مقارنة سنة 2007

شكل رقم :04 تطور عدد المسافرين على مستوى شبكة الخطوط الدولية [فرنسا]



–نلاحظ من خلال المنحنى انه في شهر جانفي الي غاية جويلية يكون العدد المسافرين قليلة مقارنة مع الاشهر ابتداء من شهر جوان وبعد هدا الشهر ترتفع حركة المسافرين وهدا راجع لفترة العطل بقدوم الجالية المقيمة بفرنسا ويعود الانخفاض بعد انتهاء فصل الصيف .

*بيع منتوج الحج و العمرة

تقوم المنشاة بمناسبة المولد النبوي الشريف , شهر رمضان وموسم الحج بتوفير المقاعد للمسافرين

جدول رقم: 20 بيع منتوج العمرة لسنة 2009

المدة	عدد المقاعد الموفرة	عدد المقاعد المباعة	المدخول
شهر مارس–أفريل – المولد النبوي	4.110	3885	251.174.067
أوت –سبتمبر	11.995	10.379	687.224439
المجموع	16.105	14.264	938.398.506

مدخول سنة 2008– 881.398.493

مدخول سنة 2009 –938.398.506

معدل الزيادة 6,5 بالمائة .

من خلال الجدول نلاحظ ان المقاعد في شهر رمضان هي اكثر منها من المولد النبوي الشريف كما ان المدخول المحصل عليه في سنة 2009 اكبر منه لسنة 2008 ودلك بالنسبة +6,5 بالمائة 1

1–المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة

2–مديرية النقل الجوي –مصلحة الطيران المدني–مدينة قسنطينة

جدول رقم :21 بيع منتوج الحج لسنة 2009

القطاع	شبكة البيع	عدد المسافرين	المدخول
قسنطينة	وكالة المديرية الجهوية بقسنطينة	2326	208.895.520
سطيف	وكالة المديرية الجهوية بقسنطينة	1136	173.494.080
باتنة	وكالة النديرية الجهوية بقسنطينة	1968	173.506.960
بسكرة	وكالة المديرية الجهوية بقسنطينة	691	62.409.620
جيجل	وكالة المديرية الجهوية بقسنطينة	200	18.016.000

مدخول سنة 2008: 637.657.784

مدخول سنة 2009: 636.322.180

معدل الزيادة : 0,21 بالمائة

نلاحظ من خلال الجدول ان مدخول سنة 2009 تراجع بنسبة 0,21 مقارنة بسنة 2008.

جدول رقم 8 نشاط الشحن ب دج

المصدر [المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة]

جدول رقم :22 نشاط الشحن

	نتائج	**نتائج**	**التوقعات**	**المعدل المحقق**	**مقدار الزيارة"**	
					النسبة	**القيمة**
محلي	1.937.586	2,016.310			4 بالمائة	78.724
دولي	810.805	640.683			-21 بالمائة	-170.122
المجموع	2.748.391	2.656.993	3.940.000	67 بالمائة	-3 بالمائة	-91.398

من خلال الجدول نلاحظ ان نشاط الشحن انخفض بنسبة 3 بالمائة ولم يحقق الهدف المرجو الا بنسبة 67 بالمائة

1-المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة

2-مديرية النقل الجوي -مصلحة الطيران المدني-مدينة قسنطينة

جدول رقم 23 نشاط الشحن بالوزن [كلغ]

	نتائج	نتائج	التوقعات	المعدل المحقق	مقدار الزيارة	
					النسبة بالمئة	القيمة
محلي	13.726	7.212	25.000	29 بالمائة	−47 بالمائة	6.514
دولي	66.990	36.596	85.000	43بالمائة	−45 بالمائة	30.394
المجموع	80.716	34.808	110.000	40 بالمائة	−46 بالمائة	36.908

من خلال الجدول نلاحظ ان النشاط الشحن انخفض بنسبة 46 بالمائة والدي لم يحقق الهدف المرجو بنسبة 40 بالمائة

1−**المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة**

2−مديرية النقل الجوي −مصلحة الطيران المدني−مدينة قسنطين

2–واقع الترويج في المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية

يتمثل في استعمال التقنيات الترويج باستخدام كافة الأدوات المتمثلة في الإشهار , قوة البيع , العلاقات العامة والترقية وترقية المبيعات , وهدا من اجل تقديم خدماتها على احسن وجه بالمستوى المطلوب حيث تقوم بإمداد زبائنها بالخدمات اللازمة مكان توفرها , أوقاتها وتخصص لدلك ميزانية التي جزء من ميزانية الخدمات المقدرة بـــ 113.046.360 دينار جزائري والتي تعتبر هده الأخيرة بدورها جزء من الميزانية العامة المذكورة سابقا .

نسبة ميزانية الترويج هي 2 بالمائة وهي نسبة ضئيلة مقارنة مع رقم الإعمال لأنها تعتمد على تحديد ميزانية الترويج على إتباع أسلوب المنافسة وبما ان المديرية الجهوية هي المحتكرة للسوق فهي لاتحتاج الى تسخير موارد مالية كبيرة

واقع ترقية المبيعات بمؤسسات الطيران المدني و بالمديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية على وجه الخصوص.

تتمثل في التخفيضات التي تقوم بها والهدايا التي تمنحها المنشاة لمسا فريها وتتمثل أساليبها في :

2–1التخفيضات

وتنقسم الى نوعين

أ– التخفيضات المنظمة

هي تلك التخفيضات التي تكون موجودة على طوال السنة وليس لها وقت معين

جدول رقم 24 التخفيضات القانونية على المستوى الدولي

الصنف	النسبة بالمائة	الصلاحية	شروط التطبيق	
الرضع	من1 يوم واقل من 24شهر	90 بالمائة	طول السنة	وزن الامتعة المسموح بها 10كلغ
الأطفال	اكثر من عامين واقل من 12سنة الحق في مقعد	33 25 33	طول السنة	شبكة المتوسط –الشرق الدرجة الاولى والاعمال
الشباب	من12الى24سنة	33	طول السنة	في اتجاه المتوسط– الشرق نحو الدول الإفريقية
	من24الى29	40		
الطلاب	من 24الى 31ستة	33	طول السنة	في اتجاه الشرق–المتوسط في اتجاه الدول الإفريقية مباشرة من الخطوط الجوية الجزائرية (الشهادة المدرسية إجبارية)
	من 29الى 31	40		
الطلبة الشباب	من 12الى 26	25	طول السنة	في اتجاه أوروبا(المغرب– تونس) (الشهادة المدرسية إجبارية)
المشترك		50	البقاء شهر كحد أقصى	في اتجاه أوروبا (المغرب– تونس) رب الأسرة باجر كامل

العائلة		40	أكثر من 6ايام واقل من شهر	الزوجان مع احد أو عدة أطفال دوي19 سنةاو الزوج وطفلان اقل من 19 سنة
كبار السن	60سنة فما فوق	40	أكثر من 7ايام واقل من 7اشهر	في اتجاه فرنسا غير صالح في 15 سبتمبر
كبار السن	رجال فوق 60سنة نساء فوق 55 سنة	40	أكثر من 7ايام واقل من شهرين	في اتجاه غرب فرنسا
فريق رياضي أو فني		35 39	البقاء شهر كحد اقصى	في اتجاه غرب افريقيا من4 الى 10افراد اكثر من 10 افراد

من خلال الجدول نلاحظ أن هده التخفيضات تمس مختلف فئات المجتمع باختلاف أعمارهم وأجناسهم وطبيعة نشاطهم وهي تخص المسافرين المتوجهين الى الدول الأوروبية ,تونس والمغرب وكذلك الدول الإفريقية .

جدول رقم 25 التخفيضات على المستوى المحلي

الصنف		النسبة بالمائة	الصلاحية	شروط التطبيق
الرضع	أكثر من يوم واقل من 24شهر	90	طول السنة	وزن الأمتعة المسموح بها 10 كلغ
الأطفال	أكثر من عامين واقل من 12 سنة	33	طول السنة	الحق في المقعد
الطلبة الشباب	من 12 إلى 26 سنة	25	طول السنة	الشهادة المدرسية إجبارية
العائلة		25	البقاء 60 يوم كحد أقصى	الزوجان مع احد أو عدة أطفال دوي 19 سنة أو الزوج وطفلان اقل من 19 سنة
فريق رياضي او فني		20 25	طول السنة	من 4 إلى 10 رياضيين أكثر من 10 رياضيين

-نلاحظ إن التخفيضات المتعلقة بالشبكة المحلية تمس الفئات من المجتمع (الرضع ,الأطفال ,الطلبة الشباب ,العائلة وفريق رياضي)وهي على مدار السنة .

كذلك التخفيضات المنتظمة التي يتم منحها لوكالات السفر والتي عددها 60 وكالة من بينها :اونات,نوميديا تارافل سيرفيس (الديوان الوطني الجزائري للسياحة)..........

1- المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة

2-مديرية النقل الجوي –مصلحة الطيران المدني–مدينة قسنطينة

وهم بمثابة وكلاء معتمدون من طرف منشاة الطيران لبيع تذاكر السفر ويتحصلون

بالمقابل على علاوة تقدر بــ 5 بالمائة للرحلات الدولية و3 بالمائة للرحلات الداخلية

ولحساب مقدار العلاوة التي تتحصل عليها وكالات السفر عند بيعها لتذاكر المنشاة ناخذ مثالين عن ثمن التذكرتين الحاليتين الأولى على المستوى بين قسنطينة والجزائر والثانية على المستوى الدولي بين قسنطينة وباريس ثم نسحب من سعر التذكرتين نسبة العلاوة المقدمة لوكالات السفر .

-سعر التذكرة الحالي بين قسنطينة والجزائر (على المستوى المحلي)

-الرسم خارج الضريبة 4.620 دج -

الرسم على القيمة المضاعفة 922 دج

-رسوم إشغال المطارات 820 دج

-رسوم أخرى (سعر البنزين) 66 دج

-سعر التذكرة = 6.428 دج

نسبة التخفيض المصاحب للخدمة على المستوى الداخلي هو 3 بالمائة ادن التخفيض المقدم لوكالات السفر هو 192.84 دج للتذكرة الواحدة

-سعر التذكرة الحالي على المستوى الدولي بين قسنطينة وباريس

-الرسم خارج الضريبة 45.600 دج

-الرسم على القيمة المضافة 7867 دج

-رسوم إشغال المطارات 900 دج

-رسوم أخرى (سعر البنزين)1520 دج

-سعر التذكرة = 55.887 دج

ادن نسبة التخفيض المصاحب للخدمة على المستوى الدولي هو 5 بالمائة ادن التخفيض المقدم لوكالات السفر هو 3.912.09 دج للتذكرة الواحدة

ب– <u>التخفيضات الموسمية</u> :

هي تلك التي تقام في المواسم معينة مثلا في فصل الصيف وفي مناسبات خاصة والمعلن عنها في الصحف وفي الوكالات المنشاة ومن هده التخفيضات تلك المعلن عنها في جريدتي الشروق والأصيل التي تدعو المهاجرين بمناسبة الصيف الحجز قبل 15 جوان مقابل الحصول على تخفيضات في تذاكر السفر تصل إلى 50 بالمائة (رقم 6)

2–2 <u>الهدايا</u> :

وهي الهدايا التي تمنحها المنشاة لمسا فريها وتتمثل هده الهدايا في توزيع عبوات تمر وبعض الهدايا الرمزية لكل المسافرين على مستوى مؤسسات الطيران المدني وعلى متن الخطوط الجوية الدولية وهدا بمناسبة العام الجديد.

وكذلك هدايا 8 مارس المتمثلة في توزيع الورود وبعض الهدايا على النساء سواء العاملات او المسافرات .

2–3–3–الترويج لمنتوج جديد بطاقات الخطوط الجوية الجزائرية

بعث منتوج جديد يدعى **ffp**"(فريكونس فلاير بروغرام) والخاص بالزبائن المخلصين للمنشاة

أ– التعريف بالمنتوج :
كيفية الانخراط :

- ملا طلب كتابي من طرف الزبون وهو متوفر على المستوى وكالات المنشاة (ملحق رقم 7)
- منح رقم عضوية خاص بكل زبون
- بعد قبول طلب العضوية يمنح لكل زبون بطاقة عضوية بالإضافة إلى منحه 1000 مجانية كترحيب بالانظمام
- الانخراط مفتوح لكل الجنسيات
- صالحة على مستوى كل البلدان التي تخدمها المنشاة

تتكون بطاقات الانخراط من ثلاث مستويات :

{بطاقة المستوى الأول المسماة : "بطاقة جرجرة "

<u>مميزاتها</u>

- ربح مايلز ابتداء من أول رحلة على متن خطوط المنشاة
- الأولوية في قائمة الانتظار على المستوى المطار في حالة عدم وجود حجز مسبق.

نقل 10 كلغ من الأمتعة مجانا زيادة على الوزن المسموح به " بطاقات شيليا "

مميزاتها

ــ مكافأة بـــ 25 بالمائة على المسافة المقطوعة

ــ الأولوية في القائمة الانتظار على مستوى المطار

ــ التسجيل على المستوى المطارات في شباك خاص

ــ الأولوية في تنظيم الأمتعة

ــ نقل 15 كلغ من الأمتعة مجانا زيادة على الوزن المسموح به

{ بطاقة المستوى الثالث المسماة : "**بطاقة الطاهات** "

مميزاتها

- مكافأة بـــ 50 بالمائة على المسافة المقطوعة.
- الأولوية في قائمة الانتظار على مستوى المطار .
- ضمان حجز المقعد 72 ساعة قبل الرحلة .
- التسجيل على مستوى المطارات في شباك خاص.
- الأولوية في تنظيم الأمتعة .
- نقل 20 كلغ من الأمتعة مجانا زيادة على الوزن المسموح به

ب– خصوصيات وأهداف المنتوج :

يهدف المنتوج ف ف ب لتكريم الزبائن الأوفياء وهدا التكريم يتمثل في :

- فتح حساب مايلزم لكل زبون
- يتم تزويد هدا الحساب بلمايلز في كل رحلة على متن خطوط المنشاة
- تعطى الحرية لكل زبون باستعمال المايلز المتراكمة على شكل :

ــ اقتناء تذكرة مجانية سواء لصالحه أو لصالح شخص أخر يختاره الزبون

ــ دفع تسعيرة تغيير مستوى الرحلة من المرتبة الأدنى إلى الأعلى منها

ــ دفع تسعيرة البضائع الزائدة على الوزن المسموح به

ملاحظة :

فيما يخص ميزة الأولوية في قائمة الانتظار على المستوى المطار تمنح الأولوية للزبون الذي يحمل بطاقة المستوى الأعلى .

-واقع قوة البيع بالمديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية

تتمتل قوة البيع لدى المنشات الطيران في العديد من رجال البيع منهم : مقدمي الخدمة على متن الطائرة الحاملي البضائع وكدلك الرجال البيع الدين يقومون ببيع التداكر للمسافرين ومن خلال دلك تتكون عملية اتصال شخصي شفوي وجها لوجه بين هاته الاخيرة وبين المسافرين ويتراوح عدد رجال البيع في المنشاة حوالي 60 بائع على المستوى المديرية والقطاعات التابعة لها :بسكرة باتنة جيجل سطيف قسنطينة بما فيهم 20 موظفة .

3-1 توظيف واختيار رجال البيع الخطوط الجوية الجزائرية ان تتوفر فيهم المواصفات التالية :

- المظهر الخارجي .
- يرجى ارتداء اللباس الرسمي الخاص بالعمل.
- نظافة الملابس والاحدية .
- تصفيف الشعر والمكياج يجب ان يكون خفيف .
- الحركة حسن المبادرة .
- ابقاء الابتسامة على وجهه .
- يجب ان يكون دائما مستمعا .
- امتلاك الاخلاق وقواعد سلوك حسنة.
  - استعمال كلمات مختارة ولبقة وان تكون لديه فصاحة في الكلام .
  - ان يكون دو مستوى عالي ومتحصل على شهادة الليسانس في العلوم الاقتصادية .
  - المؤهلات المطلوبة .
- الاحساس بالمسؤولية .
- احترام الاخرين .
- ان يكون ثابثا ومتاكدا.
- ان يكون دبلوماسيا ومقنعا .

- قدرته على اقامة علاقة ثقة مع الزبون.

كما توجد هناك مواقف يجب على رجل البيع تفاديها وتتمثل في :

- استعمال الهاتف او اي جهاز الى اخر في حضور الزبون .
- التدخين في حضور الزبون .
- استهلاك المشروبات على المستوى مكتب التسجيل في المطار ومركز البيع
- اكلة العلكة .
- الاستسلام للانفعالات .
- فقدان التخكم في الاعصاب .
- الدخول في احداث شفوية غير لائقة مع الزبون .
- ترك منصب عمله اكثر من 5 دقائق .
- تشويه سمعة المنشاة .
- الحط من قيمة المنشاة .

3-2- تكوين وتدريب رجال البيع .

في السابق كانت المنشاة تنظم الدورات لتكوين وتدريب رجال البيع ودلك بتنظيم دورات لعدة اسابيع حسب مستوى رجل البيع وهناك عدة مستويات لكن في الوقت الحالي ومع تطور التكنولوجيا وكثرة استعمال الاجهزة الالكترونية وبالخصوص الكمبيوتر اصبح يتم تدريب الرجال البيع داخل القاعات بواسطة الكمبيوتر الدي يحتوي على برنامج تعليمي يوضح المراحل المتبعة التى ترشد رجل البيع الى كيفية بيع التدكرة الالكترونية للزبون وتسجيله في قائمة المسافرين .

3-3 مكافات البيع

لمكافاة رجال البيع تتبع المنشاة طريقة الجمع بين الاجر الثابث والعمولة معا حيث يتم منح رجل البيع في نهاية كل شهر مرتب ثابت متضمن عمولة تتراوح نسبتها 20 بالمائة الى 23 بالمائة .

وفي اخر الفصل وبعد وقوفنا على واقع النقل الجوي ودوره بمدينة قسنطينة ودلك على مستوى مؤسسات الطيران وبالخصوص الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بالشرق يمكن القول ان هناك جهود مبدولة من قبل المديرية في احدات تنمية في المجال الاقتصادي والخدمات ومحاولتها لاحدات الفعالية بحكم اعتمادها على عمليات الترقية البيعية مع وصورة مقبولة في استخدام الاشهار وتطبيقها للعلاقات العامة العلاقات العامة بصورة مشجعة وعلى تحسنهاو زيادة في قوة البيع .

1- المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة .

2-مديرية النقل الجوي -مصلحة الطيران المدني-مدينة قسنطينة.

3-وظائف وميادين النقل الجوي بمدينة قسنطينة

1-3النقل الجوي والعلاقات العامة

إن العلاقات العامة كظاهرة اجتماعية حتمية , ان صح التعبير ظهرت مع ظهور المجتمعات

الانسانية الاولى , فهي تعتمد بالدرجة الاولى على المهارات الشخصية للممارستها , وقد تزايد الاهتمام بها خاصة في السنوات الاخيرة بشكل كبير وذلك عندما أدرك رؤساء المؤسسات و الخبراء الدور الفعال الذي تقوم به العلاقات العامة والنتائج الايجابية التي تترتب عن ممارستها , فلم يعد من الممكن تجاهلها أو التخلي عنها داخل البناء التنظيمي لاي مؤسسة مهما كان نمط إنتاجها رغم الاختلاف درجة الاهتمام بها من مؤسسة لاخرى

قد تصعب أحيانا التفرقة بين العلاقات العامة والشؤون العامة , فغالبا ما يستعمل المصطلحين كمترادفين ,فالشؤون العامة هي كل ما يجب تحمله المؤسسة العامة أو الخاصة من مسؤوليات
وواجبات تجاه مجتمعها المحيط بها , وهذه الواجبات سواء كانت خاصة بالمشاكل العامة أو السياسية الإقتصادية أو الإجتماعية.......... إلخ .
فالعلاقات العامة تعني الإتصالات أما الشؤون العامة فتعني كل مايهم الرأي العام ,سواء كان مايهمه هو معرفة معلومات عن أمور سياسية , خارجية أو إنتخابات للمجالس النيابية أو مشاكل دولية .... إلخ

*العلاقات العامة في مؤسسات النقل الجوي–الطيران المدني– بمدينة قسنطينة

- العلاقات العامة حسب ماجاء به الدكتور محمود الجوهري انها " فن معاملة الجمهور وكسب رضائه ",او الفن الذي يرسم الطريق للحصول على رضا الجماهير وتحقيق المصلحة العامة(1).
هذا التعريف يركز ان العلاقات العامة , فن يعتمد على المهارة , موجه للجماهير ويهدف الى كسب رضاه وقبوله من خلال اتباع وممارسة مجموعة اساليب مرسومة ومحددة مسبقا لتحقيق وإرساء المصلحة العامة . ويعرف الدكتور أحمد كمال احمد العلاقات العامة بأنها " عملية مستمرة تستخدم وسائل الاتصال والبحوث الاجتماعية للوصول الى خطط تحقق التفاهم والتكيف بين المنظمات وجماهيرها حتى تعم الفائذة " (2) .

1-هناء حافظ بدوي العلاقات العامة و الخدمة الاجتماعية –مصر المكتب الجامعي الحديث 2001ص 28
2-المرجع نفسه ص29

هذا التعريف يصف العلاقات العامة بأنها عملية ديناميكية مستمرة , تعتمد على وسائل الاتصال والاعلام , وكذا البحوث الاجتماعية للوصول الى إرساء التفاهم والرضا بين المنظمات وجماهيرها , بهدف تحقيق المصلحة العامة بين الجانبين .

حتى تستطيع إدارة العلاقات العامة أن تؤدي مهامها بنجاح في مؤسسات الطيران المدني او النقل الجوي,عليها أن تمارس مجموعة من الوظائف والانشطة والعمليات هي ما يمكن أن نطلق عليها عملية العلاقات العامة وفنونها نستطيع القول انها تقوم بنفس وظائف النقل الجوي-الطيران المدني- لشتراكهما في العديد من المهام والوظائف وتتلخص هده الاخيرة في البحوث وجمع المعلومات والكشف عن الحقائق وهي الخطوة الأولى التى تنبني عليها المقومات الأساسية لنجاح نشاط العلاقات العامة في مؤسسات النقل الجوي,فلإدارة بحاجة إلى التعرف على : آراء فئات الجماهير-المسافرين- التى تتعامل معها وإتجاهاتها وردود الفعل لديها لكل ماتتخده من قرارات وما تقوم به من انشطة ,كم أنها في حاجة إلى التعرف إلى آراء العاملين وإتجاهاتهم ووجهات نظرهم ومشكلاتهم وإحتياجاتهم المختلفة ,وإنعكاسات القرارات التي تتخد عليهم ,ومدى تقبلهم وتقويمهم لهذه القرارات ,وهكذا تتضمن هذه الخطوة المراجعة و التدقيق ودراسة آراء وإتجاهات وسلوك الفئات التي تتأتر بأفعال المنشأة وسياستها أي إدارة العلاقات العامة في مؤسسات الطيران المدني –النقل الجوي –بصفة.(1) عامة وبمدينة قسنطينة بصفة خاصة كاالتخطيط الدي يعد رسم لسياسات العلاقات العامة بالنسبة للمنظمة وذلك بتحديد الأهداف وتعميم برامج الدعاية والإعلام من حيث التوقيت ,وتوزيع الإختصاصات على العاملين في هذه الإدارة وتحديد ميزانيتها تحديدا دقيقا .(2)

تتمثل مهمتها ايضا في الادارة والتنسيق ودلك بتقديم الخدمات لكل الإدارات في المؤسسة ومساعدتها على اداء وظائفها المتصلة بالجماهير . كمساعدتها لإدارة شؤون العاملين في إختيار الموظفين والعمال وتدريبهم ,وحل مشاكلهم . والعمل على الإتصال بالمسؤولين ورؤساء الأقسام وكبار الموضفين وتزويدهم بالمعلومات .وكذلك الإتصال بالجمهور الخارجي كارجال الأعمال والمسافرين والزبائن بصفة عامة -المستهلكين -... ويكون هذا بإستخدام وسائل الإتصال المختلفة ولاننسى عامل الانتاج الدي يتصل به عدد كبير من الأعمال الهامة المتعلقة بالإعلام ,كالإتصال بالصحفيين ,أصدار النشرات والمجلات والكتيبات , إقامة المعارض , عقد المؤتمرات , إنتاج الأفلام السينمائية الموجهة إلى الجمهور حول نوعية الإنتاج والخدمات ,أو الأفلام الموجهة إلى العاملين في المؤسسة بهذف التوعية و زيادة المعلومات ...إلخ .

ان قياس النتائج وتقويم البرامج وهي الخطوة الأخيرة في عملية العلاقات العامة في مؤسسات الطيران المدني –النقل الجوي -,التي تسعى الإدارة من خلالها إلى التعرف على ماحققه برنامج العلاقات العامة بإستخدام مقاييس كمية وكيفية توضح مدى نجاح البرنامج مواطن القوة والضعف فيه ,ومإدا كان الأمر يتطلب إجراء تعديلات في البرنامج أو إيقافه .(3)

1-سمير محمد حسين و اخرون –ادارة العلاقات العامة في الاجهزة الحكومية بالمملكة العربية السعودية 1991ص129-130
2-فخري جاسم واخرونالعلاقات العامة مؤسسة دار الكتاب للطباعة و النشر بغداد 1981ص87
3-سمير محمد حسين واخرون مرجع سابق ص130-131

العلاقات العامة في مؤسسات النقل الجوي –الطيران المدني-على راسها الخطوط الجوية الجزائرية بصفتها المؤسسة الوطنية الاولى في الجزائر تقوم بها نوعين من العلاقات علاقات عامة داخلية وعلاقات عامة خارجية .

* وتنقسم العلاقات العامة الداخلية إلى ثلاثة أشكال هي :

ا-العلاقات العامة بين المؤسسة وكافة المواطنين –المسافرين-.

ب- العلاقات العامة التي تربط بين الزبائن والعملاء .

ج- العلاقات العامة المتعلقة بربط المساهمين في نطاق الشركات المساهمة .(1)

العلاقات العامة في مؤسسات الطيران تقوم على علاقات عامة تجارية وهي تتمثل في علاقة المنتج مع كل من المورد والمستهلك وكذلك العلاقات بين أقسام المنشأة التجارية المختلفة وعلاقات عامة صناعية كاالتي تهتم أكثر بتنظيم العلاقات بين المؤسسة الخطوط وعمالها وموظفيها ومحاولة تحسين هذه العلاقات حتى تضمن الهدوءو الإستقرار في العمل .

والعلاقات العامة السياسية وهي التى تهتم أكثر بتنظيم الحكم وسلوك الناخبين وكيفية ضمان وكسب تأييدهم ,باللإظافة إلى إقامة علاقات صداقة وإحترام متبادل بينها وبين المواطنين-المسافرين- (2)

ولاننسىالعلاقات العامة في نواحي الحياة الآخرى وخاصة بالمؤسسات الإجتماعية والتربوية والخيرية والصحية ,فهي خير معين لها في تحقيق رسالتها سواءا لجمع التبرعات أو الإعلام بحقيقة نشاطها ,كذلك إعترفت لها الهيآت الدينية ,وكثر إستغلال الحكومات لها .

---

(1)محمود محمد الجوهري,العلاقات العامة بين الإدارة والإعلام ,القاهرة مكتبة الأنجلومصرية 1968 ص10 .

(2)المرجع نفسه ص12.

تسعى العلاقات العامة إلى تحقيق عدد من الأهداف من أهمها مايلي :

1-تحقيق التوافق والانسجام بين المنظمات والجمهور سواء كان هذا الجمهور جمهورا خارجيا أو جمهورا داخليا .والتوافق هنا له جانبين توافق المنظمات مع جماهيرها , وتوافق الجماهير مع المنظمة ولدلك فهي لا تقتصر برامجها على نشر الحقائق والمعلومات المتصلة بالمنظمة وسياستها وخططها وبرامجها أو ما تنتجه من سلع أو تقدمه من خدمات إلى الجماهير ,ولكنها أيظا تهتم بنقل أفكار الجماهير واتجاهاتها نحو المنظمة إلى القائمين على إدارتها حث يتمكنوا من تعديل سياسة المنظمة وخططها بما يتناسب مع ما تتوقعه الجماهير من هذه المنظمة .(1)

-2- الاهتمام برغبات وحاجات الجمهور الداخلي (العمال والموظفين) في المؤسسة ومحاولة تحسين ظروف العمل ودفع الأجور المناسبة ووضع أنظمة الترفيع و الترقية موضع التنفيذ وعلى قدم المساواة بين الجميع إعلامهم بالحياة الآمنة لهم ولعائلاتهم في المستقبل عن طريق المكافآت والتقاعد , بحيث تساعد هذه الأنظمة على توثيق عرى الصلات الطيبة بين الإدارة والعاملين (2).

-3- تسعى إلى معالجة المصاعب والمعوقات التي تواجهها في علاقاتها بجمهورها ومحاولة لحصن الشائعات والحملات المغرضة .

-4- الاهتمام والتأكيد على الاتصال بين المنظمة والمنظمات الأخرى سواء تلك التي تتشابه معها في الإنتاج والخدمات الأخرى التي تختلف عنها في ذلك بواسطة المطبوعات والنشرات و الاتصالات التليفونية وغيرها من وسائل الاتصال الأخرى لأن توثيق هذه الاتصالات يؤدي إلى تقوية العلاقة بين هذه المنظمة والمنظمات الأخرى سواء كانت في القطر الواحد أو في أقطار أخرى (3) .

-5- نصح أو إرشاد الإدارة بإتخاد التصرفات الأنسب والأفضل للشركة (4) .

1- هناء حافظ بدوي ,العلاقات العامة والخدمة الاجتماعية ,المكتب الجامعي الحديث,الإسكندرية 2001 ص48.

2- د/فخري جاسم سلمان وآخرون,العلاقات العامة,مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر,بغداد,ص85.

3- المرجع نفسه ص85.

4-محمدعبدالله عبد الرحيم,العلاقات العامة ,مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي,القاهرة1989 ص47 .

3-1-1فوائد العلاقات العامة في المؤسسات النقل الجوي

إن إنشاء إدارة مستقلة تخص العلاقات العامة في المؤسسة يحقق لها الفوائد التالية

ا- إحاطة الإدارة العليا بردود الفعل التي تحدثها سياسة المؤسسة على نفوس

الجماهير-من المسافرين او عمال , لان وجود إدارة متخصصة يسهل عملية الحصول على البيانات

والحقائق من الجمهور الداخلي والخارجي مباشرة , نتيجة لحرصها على مصلحة

المؤسسة ,ولتعدد العاملين فيها ,الدين يمكنهم من السعي من العديد من الاتجاهات , ونتيجة لمعرفة القائمين على هده الإدارة بكافة التفصيلات وبدقائق الأمور

التي تهم المؤسسة ,وهدا مايجعل هؤلاء يقومون بتحليل وتلخيص وتفسير هده الردود من أجل التوصيل إلى الاقتراحات المناسبة وعرضها على الإدارة العليا

1 -توفر التجربة والخبرة الكافيتين اللتين تسمحان بتوجيه وإرشاد الجمهور ,عن طريق شرح وتفسير وإيضاح السياسة المتبعة في المؤسسة وأثرها على مصالحهم .
2- المساعدة في تخطيط الاتصال داخل المؤسسة بين مختلف مستويات التنظيم ,إضافة إلى الإشراف على الاتصالات الخارجية , وعلى نشاط المؤسسة في كيفية إيصال صوتها للجماهير .

4-التوفير في النفقات , لأن أجور العاملين في إدارة العلاقات العامة بالمؤسسة أقل بكثير من أجور الأتعاب التي تتقاضاها المكاتب المتخصصة , لأن هده المكاتب تعتبر نفسها تنفرد بخبراتها المتميزة , وهدا ما يجعلها تتقاضى أجور عالية .

5-المساهمة في تكوين الكادر المتخصص وإيجاد مجموعة من الخبراء الدين يعملون جنبا إلى جنب مع الموظفين الآخرين بالمؤسسة ,نتيجة للخبرة الطويلة مع مرور الزمن والسنين ,والدي يجعل من هؤلاء أكثر دراية في التوصل إلى البيانات المطلوبة نتيجة لاحتكاك الدائم مع كافة العاملين بالمؤسسة والإطلاع على كافة نشاطاتها , والمعرفة الدقيقة لإمكانياتها .

3-1-2أساليب ممارسة العلاقات العامة في المؤسسة :

يتضح مما ورد مسبقا بأن مهمة العلاقات العامة تتجلى في الكشف عن اتجاهات واحتياجات الجمهور والبيئة الخارجية المحيطة بالمنشأة . والعمل على جعل هده المؤسسة قادرة على تخطيط سياستها العامة بالشكل الذي يتوافق مع تلك الاتجاهات

والميول , ومن ثم السعي لتعبئة دلك الجمهور للمساهمة في تحقيق أهداف المؤسسة , ويتم دلك بعدة أساليب هي :

ا ـــ استخدام خبراء ذي كفاءة عالية في العلاقات العامة ,يعملون على تحقيق التكامل أثناء التعامل مع الأفراد وسائر الفئات ذات العلاقة مع المنشأة , من أجل تصحيح سوء الفهم ,ومن أجل الحصول على ثقة الجمهور وإرضائه ,علما بأنه أحيانا قد لا يحقق الغرض المطلوب من العلاقات العامة نظرا لأن العديد من النشاطات يتطلب وجود أخصائي العلاقات العامة بصورة مستمرة في المؤسسة لأن قيام أي مؤسسة بإنتاج السلع وتوزيعها بطريقة تتصف بالأمانة و العدل وحسن المعاملة والتي لايمكن تحقيقها إلا عن طريق استخدام فنون العلاقات العامة بشكل دائم من أجل مواجهة المواقف .

ب– قيام المؤسسات التجارية والصناعية والخدماتية بإنشاء إدارة متخصصة بالعلاقات العامة هدفها التوفيق بين دوافع العمال وميولهم وحاجاتهم في بيئة عملهم مع بعضهم البعض ,وإيجاد صلات متجانسة فيما بينهم , وتوسيع دائرة العلاقات الطيبة وتوطيدها بين العمال المشرفين والإدارة ,من أجل توليد شعور لدى العمال بالرضا يدفعهم لبدل قصارى جهودهم من أجل زيادة ألإنتاج , والدي بدوره يعود على المنشأة بالربح ويحقق لها التقدم المستمر و النجاح المطلوب في جدب المستهلكين والموردين وسائر الجمهور للتعامل معها ,ويتم دلك كله بالتعاون والتنسيق مع إدارة الأفراد والعاملين مع الإدارة التجارية أو إدارة التسويق ومع بقية الإدارات الاخرى .

ج –إن مسؤولية تنفيذ العلاقات العامة مسؤولية كبيرة تقع على عاتق كافة المسؤولين في المؤسسة ,بغية ممارستها تتطلب مشاركة جميع العاملين والموظفين ومساهمتهم في هدا النشاط ضمن حدود مرسومة لهم في برنامج العلاقات العامة ,ويتضح دلك في الدور الهام الذي تؤديه العلاقات العامة للمؤسسة و سواء في علاقاتها مع عمالها وموظفيها ,أم في علاقاتها مع المحيط الخارجي الذي تتعامل معه .فعامل التلفون مثلا يمكن أن يساهم وبشكل جيد في تحقيق برنامج العلاقات العامة أد أحسن أداء عمله ,وخاصة عند قيامه بالرد السليم على المكالمات الخارجية من قبل الموردين المستهلكين وسائر الجماهير المتعاملة مع المؤسسة ,لأن دلك يشعر هؤلاء جميعا بلإرتياح في التعامل مع هده المؤسسة , ويعزز من ثقتهم بها ,ويزيدهم إقبالا على التعامل معها ,وبالتالي يضمن علاقات سليمة مطمئنة بين الطرفين .

د –لكن ممارسته في الشركات الصغيرة والمتوسطة دات الميزانيات الصغيرة تتم عادة بالاقتصار على اختيار رجل فتى متخصص بدراسة مشاكل المؤسسة يلم بشكل جيد في

علم العلاقات العامة , لكي يقدر على حل مشاكل هده المنظمة وتحقيق أغراض عن طريق : بث الأخبار , وإصدار النشرات , وتقديم الأحاديث , وإعداد المؤتمرات الصحفية , التي تستطيع من خلالها الإعلان عن المؤسسة والتعريف بها وبمهامها ومنتجاتها وخدماتها من جهة , ومن جهة ثانية ليتمكن من دراسة الرأي العام حول المؤسسة دراسة علمية بين الحين والأخر وتقديم مايتوصل إليه من أجل الاهتداء بهده التوصيات وأخذها بالحسبان عند وضع السياسة العامة للمؤسسة .(1)

3-1-3الخدمات التي تقدمها إدارة العلاقات العامة في مؤسسات النقل الجوي

1ـــ الخدمات التي تقدمها للجمهور بشكل عام وهي :

ا -التعريف بالمؤسسة من خلال الشرح والتفسير عبر وسائل الإعلام المختلفة والمناسبة ,عن خدمات المؤسسة وسياستها وأهدافها وإتجاهاتها , وعن كل ما يطرأهده الأمور تغيير وتعديلات بلغة بسيطة وسهلة الفهم على الجمهور ,بشكل يمكن هدا الجمهور من تكوين راي سليم مبني على أساس من الواقع و الحقيقة وعلى المعلومات الصحيحة و الصادقة التي تجعله يقف مؤيدا لهده المؤسسة ومتعاونا معها .

ب- التأكد من صحة المعلومات التي تنقل للجمهور وسلامتها وصدقها والعمل على تصحيحها وتدارك الموقف في حال كون هده المعلومات مزورة , عن طريق تقويمها وإسنادها على ألأرقام والبيانات التي تستطيع من خلالها إعادة الجمهور إلى صوابه من حيث معلوماته عن هده المؤسسة .

ج- تأميين وتهيأة جو من التفاهم تسوده المحبة والتعاون فيما بين المؤسسة و الأفراد من جهة , وفيما بين الأفراد مع بعضهم البعض داخل المؤسسة من جهة ثانية

2-الخدمات التي تقدمها للمؤسسة ككل :

ا-تزويد المؤسسة ومدها بكافة المعلومات التي حصلت عليها حول إتجاهات الرأي العام , وحول التطورات الحاصلة والمتوقع حصولها في الرأي العام .

ب-العمل بكافة الوسائل والسبل و بكل مايتسنى من إمكانيات بين كافة فئات الجمهور من أجل جعل كل من أهداف المؤسسة وأغراضها وأعمالها وسياستها وأنشطتها تلقى رواجا وقبولا وإهتماما كافيا من قبل هده الفئات .

ج-التصدي لأي هجوم يقع على المؤسسة من قبل الجهات الأخرى المنافسة كنشر الأخبار الكادبة والمعلومات المضللة وغير صحيحة عنها و الشائعات و الدعايات

وماشبه , عن طريق قيامها بتصحيح هده المفاهيم وتقديم البيانات وإضهار الحقائق التى من شأنها أن تعيد الجمهور إليها ليتعاون معها ويؤيدها ويثق بها من جديد ويقبل على التعامل معها .

3-الخدمات التى تقدمها للإدارة بشكل خاص :

أ- القيام بدراسة وتحليل وجمع وتلخيص كافة المسائل و المعلومات التي تعني الإدارة من اجل التمكن من إعلام الإدارة العليا للمؤسسة بردود أفعال فئات الجمهور المختلفة حول سياستها وإدارتها للمؤسسة

ب-.ب- المساعدة في تأمين الإتصال بين المستويات الإدارية العليا و الدنيا والعكس ,ومن ثم العمل على تشجيعها من خلال التنسيق بين مختلف الإدارات في المؤسسة من جهة ,وبين هده الإدارات والجمهور الداخلي للمؤسسة من جهة ثانية .

ت- **ج-** قيامها بدور المستشار الشخصي لأعضاء مجلس الإدارة ولجميع المدراء في المستويات العليا للمؤسسة ,من خلال إعتماد هؤولاء جميعا في إصدار قراراتهم وتعديل سياساتهم على النصح و الإرشاد و المقدم لهم من قبلها .

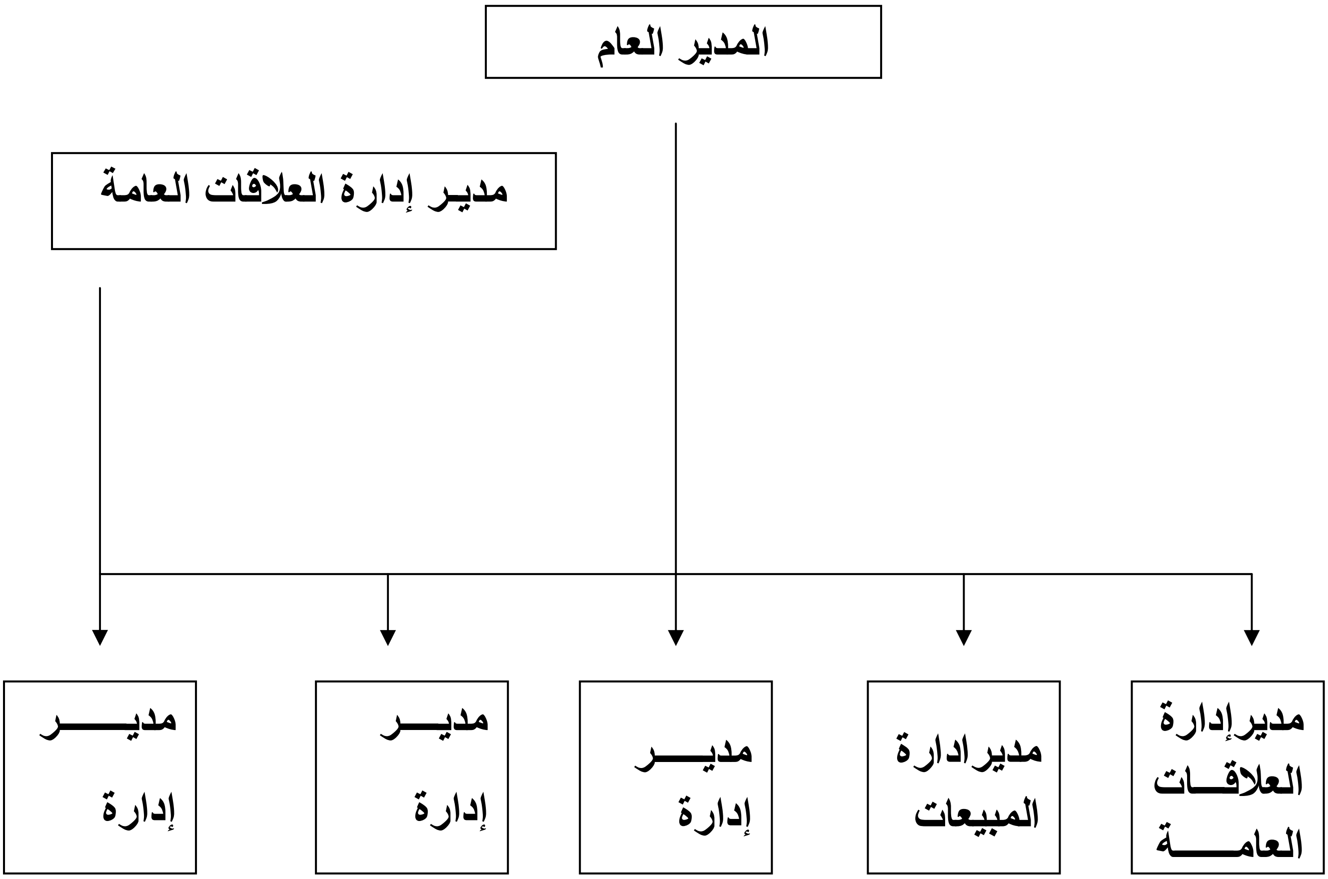
- تحديد موقع إدارة العلاقات العامة في الهيكل التنظيمي للمؤسسة

أن نشاط العلاقات العامة الناجح يؤثر كثيرا بالأنشطة الأخرى ويتأثر بها أيضا,وهدا يقتضي بأن تكون إدارة العلاقات العامة في مؤسسات النقل الجوي –الطيران المدني على إتصال دائم ووثيق مع الادارة العليا للمؤسسة ,يحتم عليها الإستفادة القصوى من نشاط العلاقات العامة أن تجعل مركزها أوموقعها قريبا جدا من الإدارة العليا في الهيكل التنظيمي للمؤسسة ودلك أجل إتاحة المجال لمدير العلاقات العامة للمشاركة الفعلية بإتخاد القرارات الهامة في المؤسسة باعتبارها الاولى في البلاد ,وفي رسم السياسات العامة لها والتي تعكس فلسفة هده المؤسسة ومسؤولياتها الإجتماعية تجاهجميع فئات المسافرين من أجل تحقيق خدمة المؤسسة في هدا المجال على أحسن وجهه .

ويتم دلك عادة برفع مستوى إدارة العلاقات العامة منصب نائب المدير العام ,أو كحد أدنى يكون مدير العلاقات العامة في مؤسسة الخطوط الجوية على نفس السوية من الإدارات الأخرى في المؤسسة مع شيئ من التفضيل لكي يتسنى له القيام بعمله كصلة بين المدير العام وبين بقية التنظيم ,ولكي يتمكن من تحقيق التناسق والتكامل بين إدارته وبين كافة أعمال الإدارات الأخرى في المؤسسة ,ومن أجل المساعدة في تسهيل عمل إدارة المؤسسة والحصول على أفضل النتائج وأسمى الأهداف .

وفيما يلي مخططا توضيحيا لموقع إدارة العلاقات العامة في المؤسسات التي تجعلها في مستوى أعلى من الإدارات الأخرى.

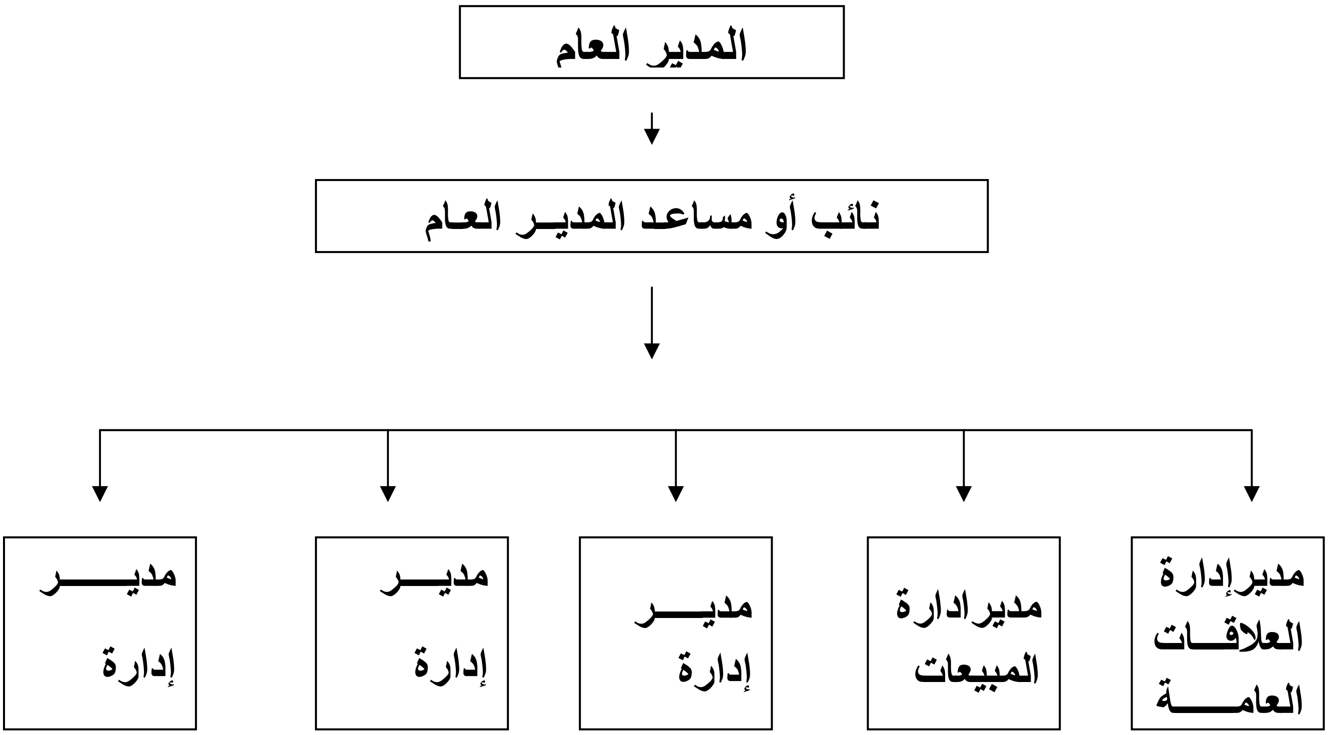
الخطط ووضع السياسات والسعي لتحقيق الأهداف المنشودة ويتوضح هذا التنظيم في الرسم التالي :



<u>الرسم رقم :1</u>

لكن في الحقيقة هنالك اتجاه أخر يرى أن إدارة العلاقات العامة يجب أن تكون في مركز مساو للإدارات الأخرى ,من أجل التسهيل على مديرها صممت التفاهم مع تلك الإدارات ,

في رسم الخطط ووضع السياسات والسعي لتحقيق الأهداف المنشودة ويتضح هذا التنظيم في الرسم التالي :



<u>الرسم رقم :2</u>

- غير أننا لاحظنا من خلال الخرجة الإستطلاعية لبعض لمؤسسات الطيران المدني منها مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية وعند زيارتنا لجميع الأقسام الموجودة بها أن نشاطات ووظائف العلاقات العامة يقوم بها قسم واحد في المؤسسة وان وظائف العلاقات العامة هي متضمنة اصلا في وظائف النقل الجوي.

<u>3-1-4-مهام ووظائف مؤسسات النقل الجوي -الطيران المدني-بمدينة قسنطينة</u>

إن مؤسسات الطيران المدني ومؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية الكائنة بمطار محمد بو ضياف الدوليوهي كما سبق الذكرالشركة الوطنية الاولى في البلاد ولانه يصعب

دراسة كل المؤسسات وشركات الطيران تعمدنا تسليط الضوء عليها دون اهمال المؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل بتنسيق معها ومع المديرية الجهوية القارة بمدينة قسنطينة فاننا سنسلط الدراسة على اهم الفروع والمؤسسات التابعة لها

والخطوط الجوية الجزائرية AIR ALGERIE هي عبارة عن مؤسسة وطنية تابعة لوزارة النقل .

ونظرا لأهمية النقل الجوي على وجه الخصوص قامة المؤسسة بإقامة عدة أقسام ومصالح ووكلات تابعة لها وتعمل بالتنسيق معها هدا لزيادة في تسويق إنتاجها وكسب ثقة الزبائن والمستهلكين لإنتاجها .

نظرا لأتساع رقعة نشاط المؤسسة تطلب دلك إقامة علاقات عمل مع بعض المؤسسات القارة في المطار .

1 ــ <u>مؤسسة الملاحة الجوية "ENNA</u>":وهي المؤسسة التي تصدر الأمر بالإقلاع وهبوط الطائرة مستعملة أجهزة ووسائل لتسهيل عملية النقل وضمان أمن المسافرين وتقوم بتنظيم عمليات المناورات خاصة بالطائرات على مختلف أنواعها وتسعى إلى خلق مساحة كافية لكل طائرة على أرضية المطار لتفادي الفوضى وما شبه دلك .

2 ــ <u>مؤسسة تسيير مصالح المطار "EJSA</u>":وهي المؤسسة التي لاستطيع الخطوط الجوية أن تستغني عنها لأنها المكلفة بتقديم الخدمات عل متن الطائرة وتبرمج وجبات الطعام والمشروبات وفقا للتوقيت ومدة الرحلة غير أن بإمكانها أن تقدم مثلا وجبات مدروسة حسب ميولها المطبخية ويقصد بها "شروط وجبات الحمية " بالإضافة إلى تأجير باحة المطار LA PISTE .

3 ــ <u>مؤسسة نفطال "NAFTAL</u>":هي الأخرى تعمل مع مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية وهي المكلفة بتزويد وشحن طائرات الخطوط الجوية الجزائرية بالوقود "الكيروزان ".

4 ــ <u>مؤسسة الأحوال الجوية "METEO</u>":وهي المكلفة بأرصاد كل التقلبات الجوية التي من شأنها إعاقة عملية التحليق أو الإقلاع وماشيه دلك تفاديا لوقوع حوادث أو كوارث جوية.

5 ــ <u>فرقة شرطة الحدود الجوية "LA P.A.F</u>":وهي المكلفة بحفظ الأمن وضمان الإستقرارللمسافرين وممتلكاتهم إضافة إلى ممتلكات المؤسسات النقل الجوي –الطيران المدني– في حد ذاتها .

6 ـــ **<u>الجمارك "DOUANE "</u>**:ولها دور مزدوج تجاري وأمني في نفس الوقت سواء في مؤسسات النقل الجوي او الخطوط الجوية الجزائرية أو في المطار بصفة عامة .

7 ـــ **<u>الأمن الوطني "LA SECURITER CT RI</u>** " مكلفة بالأمن سواء في مؤسسات النقل الجوي أو في المطار بصفة عامة , وغيرها من المؤسسات التى تعمل بالتنسيق مع مؤسسة AIR ALGERIE .

–ان شبكة الخطوط الجوية التي كا نت تربط بين الجزائر وفرنسا كانت المواصلات مؤمنة من طرف شركة خطوط النقل الجوية او النقل وهدا مند نها ية الحرب العا لمية الثا نية وبعد الاندماج بين الشركتين والدي كا ن بضبط في 23 ماي 1953 وان شركة النقل الجوي دخلت رسميا في العمل الفعلي بعد الاستقلا ل في الجزائر و بضبط في1963 الخطوط الجوية الجزائرية اصبحت شركة وطنية تحت وصا ية وزير النقل لكن فى هده المرحلة مراقبة الدولة كا نت مضمونة بحوا لي50 % و50 % الباقية تكون محجوزة من طرف الخطوط الجوية الفرنسية .

وفي 1970 وبعد حصص الدولة وصلت 80 وبما فيها راس مال الشركة, الخطوط الجوية الجزائرية عمدت الى تجديد اسطولها الجوي في 15 ديسمبر1972 تحصلت على 100 من حصص الخطوط الجوية الجزائرية ولكن هدا التاميم كان فعال في سنة 1974

ان الخطوط الجوية الجزائرية وبتحديد في 17 فيفري اصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية (م.ع.ا)(E.P.E)ذات هيكل أو لديها هيكل مؤسسة دات أسهم (S.P.A)برأس مال 2.5 مليار دينار موزعة في 25 ألف سهم ,ب 100 ألف دينار أن مجموع حصة الأسهم محجوزة لدى أو تحت رعاية الدولة الجزائرية من خلال أسواق التجمعات الخدماتية Le services holding .

<u>مهمة الخطوط الجوية الجزائرية :</u>إن المهمة الأساسية لمؤسسة النقل الجوي وهو نقل المسافرين , الأمتعة , الشحن , البريد في ظل ظروف ممتازة ومريحة مؤمنة , منتظمة أوبصفة منتظمة .

– من المهمات الأساسية يمكن استخلاص المهام التالية :

- استغلال الخطوط الجوية الدولية في إطار اتفاقيات معاهدات دولية أو تعاقدات دولية .
- استغلال الخطوط الجوية الداخلية والدولية في نظر ضمان النقل العمومي المنتظم

- البيع إصدار أوراق النقل وأدوات النقل لحسابه الخاص أو لحساب مؤسسات النقل
- شراء وكراء الطائرات .
- العبور , اللجان , الحافظات , الاستعراض , الحضور التجاري , وكل أداء أو أغراض لها علاقة مع هدا الموضوع .
- الإبقاء سلامة الطائرات في ظروف ثابتة من طرف وزير النقل , الصيانة , الإصلاح , المراجعة , وكل العمليات الأخرى لصيانة الطائرات والتجهيزات لحسابها وحساب الآخرين .
- التسيير والتطوير التجهيزات المخصصة للجمهور وإلى عمليات الشحن .
- الاستغلال , تسيير التجهيزات في في نظر تحفيز العروض التجارية على مستوى البنيات المخصصة للمسافرين والسلع **AIROGARE**.
- الحصول على كل الرخص للرحلات والسماح والإباحة للرحلات الخارجية .

<u>3 -5-1-الإمكانيات المادية والبشرية للخطوط الجوية :</u>

<u>Moyens matérielles et humaines d'air Algérie</u>

* **<u>الإمكانيات المادية :</u>**إن الخطوط الجوية الجزائرية تمتلك في يومنا هدا أو بحوزتها, أو أسطول جوي متكون من **39** طائرة .

- الأسطول الجوي أو الطائرات المخصصة للمسافرين flotte passagers .
- 3 طائرات من نوع **767–20 Boeing** مع سعة أو بإمكانها حمل أو نقل **253** مسافر في الطائرة .
- 2 طائرة من نوع A 310–200 air bus سعتها لحمل المسافرين هي 216 مسافر وسعة الحمولة 8 أطنان.
- 727–200 BOEING 10 ذات سعة 147 مسافر وسعة حمولتها من 3 إلى 6 أطنان
- 7 طائرات من نوع FOKER التي تحمل بداخلها 44 مسافر حمولتها هي 7 أطنان .
- 15 من نوع 737 BOEING التي تمنح لنا سعة حمولتها حوالي 13 طن .
- الأسطول الخاص بنقل السلع FLOTTE CARGO.
- 2 طائرة من نوع 100–30 HERCULES سعة الحمولة 30 طن وكذلك يجب أن نضيف إلى سعتها الحمولة المعطاة أو الممنوحة من خلال مخازن أو مستودع الطائرات المختلطة والدي يكون على التسلسل تحت حمولة من 3 إلى 5 أطنان لطائرات ذات الصنف 737 /767/727 .
  1. زيادة على هدا يوجد : AIR KING100 .
  2. 7 CESSNA صنف 208 .

3. 8 طائرات مروحية.
4. 10 طائرات من نوع GRUMMANE مستعملة ومخصصة لمعالجة الحشرات وذات سعة 1 طن .

* **الإمكانيات البشرية :** إن الخطوط الجوية الجزائرية عرفت وأدركت الإستثمار في تكوين الأشخاص أو العمال ولحسن الحظ بأن هده الأخيرة بحوزتها اليوم عمال ذوي جنسية جزائرية .

أو أفراد عمال لقيادة الطائرات مما جعلها تكسب ثقة كبيرة في الأمن والأمان إن صيانة أسطولها مضمون وذلك بإمكاناتها كما أنه يوجد مركز على طابع

والدي يسمح لها بتغطية احتياجاتها انطلاقا من الجزائر وكذلك بحضور شركات أجنبية

إن الخطوط الجوية الجزائرية عدد عمالها يقدر ب : 9327 عامل إن أصناف عمالها موزعة على النحو التالي:

8140: عامل متواجدون على الأرض .

502 : ملاح تقني.

685:ملاح تجاري .

كما يمكن أن نقول بأن الخطوط الجوية الجزائرية كدلك اليوم هي :
الناقل الثالث في إفريقيا .

3500000 مسافر تقوم بنقلهم في كل سنة أو في السنة .

- 36 مدينة تؤمن المواصلات في 24 بلد أو دولة و40 موقف أو هبوط في الجزائر.
- تصل في رحلاتها 120 رحلة جوية يوميا ودلك في برنامج مضبوط ووقت مضبوط .
- شبكة بيع والدي بحوزته أو تتكون من 150 وكالة في الجزائر ومنها مطار قسنطينة وفي الخارج مربوطة بنظام الحجز , إنتاجها موزع من خلال CDS ومن خلال هدا قامت الخطوط الجوية الجزائرية بتسجيل أو اكتتاب الاشتراكات الممثل العام ل:36 شركة جوية خارجية .
- طائرات بترولية التي تنقل بعض أو حوالي 500000 مسافر في السنة.
- طائرات العمرة والحج التي تنقل الحجاج إلى البقاع المقدسة.

3-1-6- الوحدات التجارية للخطوط الجوية الجزائرية :

الشبكة الداخلية :

الاتجاه الجهوي وسط الجزائر (الجزائر).
الاتجاه الجهوي غرب الجزائر (وهران).
الاتجاه الجهوي قسنطينة.
الاتجاه الجهوي عنابة .
الإتجاه الجهوي جنوب الجزائر (ورقلة).
بعته تمنراست.
بعثة أدرار.
بعثة بشـــار.

شبكة فرنسا :

توضيح أو عرض عام شمال لفرنسا (باريس).
توضيح وأعرض لوسط فرنسا (ليون).
توضيح أو عرض لجنوب فرنسا (مرسيليا).
بعثة تولوز .
بعثة ليل .
بعثة نيس .
بعثة ميتز .

شبكة أوربا :

عرض أو إيضاح عام (لندن) .

…………………(جنيف).

…………………(روما).

…………………(فرانك فورت).

…………………(ميلانو).

…………………(برلين).

…………………(مدريد).

…………………(برشلونة).

…………………(بنما).

شبكة مغرب شرق المتوسط :

تقديم عرض أو (القاهرة).
تقديم عرض أو (تونس).
تقديم عرض أو (الدار البيضاء).
وفد إسطنبول.
وفد ليبيا.
وفد دمشق .
وفد نوا قشط .
وفد دبي .
وفد بيروت .

<u>شبكة إفريقيا :</u>

- **وفد أبجان**
- وفد وقدوقو
- وفد دكار
- وفد بماكو
- وفد نيامي

<u>تقديم أو عرض مخطط/أو هيكل شركة الخطوط الجوية الجزائري:</u>

- تنظيم خطوط الجوية الجزائرية ترتكز على ثلاث وظائف
- تجارية
- تقنية
- استغلالية

حاليا الخطوط الجوية الجزائرية تقدمها كمايلي :

<u>* الإدارة المالية /أو المديرية المالية :</u>

وهي مكلفة بوضع سياسة عامة للمؤسسة , ودلك في الميدان المالي المحاسبي ,ومراقبة تطبيقية , وتقوم بتزويد الهياكل المركزية وبالإدارة العامة , اللازمة ودلك لتسيير مواردها

<u>* الإدارة التقنية :</u>

إن مهمة هده الأخيرة الأساسية هي الصيانة ,المراجعة وإصلاح الآلات التي أوكلت إليها ودلك لاستغلال متزايد ومتفاوت ودلك لضمان أمن أقصى .

<u>*الإدارة اللوجيستيكية :</u>

إن هده الإدارة مكلفة مباشرة أو غير مباشرة بدراسة إنجازات عدة مشاريع لتهيئة وإعادة التهيئة للأشغال جديدة مناسبة للهياكل أو البيانات وكذلك التجهيزات .

***إدارة النقل :**

إن هده الأخيرة مكلفة بإعطاء المسافرين خدمة الحضور أو حضور عند الهبوط زد على دلك الصرامة المتناهية في تسيير الإمكانيات المادية والمالية .

- إن العمل على نوعية الخدمات وخدماتها تأتي على :

1. تكوين مختص للعمال في تقنية العلاقات الزبون .
2. معالجة المشاكل
3. تطوير القرارات والتنسيق الواسع مع البيانات الخارجية (الجمارك ,الشرطة)

***إدارة catering :**

مكلفة بضمان المسافرين وعرض نوعية الخدمات الفندقية .

***إدارة العمليات الجوية :**

مكلفة بإنجاز برنامج الرحلات مع الضمان الأقصى للأمن الرحلات المنتظمة ولأنها مكلفة:

تخصيص عمال للملاحة لمختلف الرحلات
تكوين وتحسين العمال

***إدارة ترقية العمليات الاجتماعية :**

إنها مكلفة بمعالجة كل المشاكل ذات الطابع الاجتماعي

صحة ,طب العمل
مطعم
نقـل
نشاطات رياضية وثقافية

***إدارة الشحن :**

مهمتها كذلك وضع سياسة للمؤسسة فيما يحضر الشحن كما مهمتها تكمن فيما يلي :

1. التعريف بالسياسة التسعيرية وترقية المنتوجات
2. التعريف والتسيير وإسناد سياسة البيع في ميدان الشحن
3. دارسة وتحليل الأسواق الكبيرة وكذلك البحث على أسواق جديدة .

***إدارة الموارد البشرية :**

إن هده الإدارة مقرونة مباشرة مع الإدارة العامة مهمتها :

- التعريف بالإطار المنظم لسياسة الأفراد والعمال و السياسة الجماعية أو الاجتماعية الخاصة بالمؤسسة أو الشركة .
- تسيير المؤسسة .

- تعمل على تطوير ذمتها المالية ,كما أنها تتلقى أوامر ومعلومات من الإدارات الأخرى حسب الإمكانيات التي ترتكز عليها المؤسسة آو بحوزتها .

* <u>**إدارة التخطيط التسيير والمراقبة :**</u>

إنها تباشر في التنسيق مع الإدارات الأخرى , ودلك لإنجاز ومراجعة وتطوير ل ETP على المدى القصير والطويل .

* <u>**الإدارة التجارية :**</u>

وهي مكلفة بوضع سياسة تجارية للمؤسسة ,مهمتها إنجاز منتوج ((مسافرين)) ,منتظمين ورحلات منتظمة بأسعار أقل لضمان تسويق في ظل ضروف حسنة للمرودية .

إن المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية تقوم على طرفان

الطرف الأول يعتبر الطرف المساهم والطرف الثاني هو الطرف المنظم

وتتم هده العلاقة بطلب من المؤسسة وتكون وفقا للشروط

– يتم إبرام عقد متفق عليه بين الطرفين ويتميز بـــ

ا–<u>**التزامات المنظم**</u>

–ذكر اسم الخطوط الجوية الجزائرية في حفل الافتتاح والاختتام

–اظهار شعار المنشاة في الملصقات اللافتات وكل بطاقات الدعوة

–ذكر اسم الخطوط الجوية الجزائرية في جميع لوائح الإشهار بالتظاهرة كذلك الصحف الاداعة والتلفزيون

<u>**بـــ التزامات المساهم :**</u>

–منح تخفيضات في اسعار التداكر سواء كانت محلية او دولية

>–نسبة التخفيضات مرتبطة بعدد أفراد الفريق وتتراوح هده النسبة 20 بالمائة الى 50 بالمائة ومن امتلة هده العلاقات :

- معرض الكتاب في سطيف
- المهرجان الثقافي الدولي للمالوف (ملحق رقم 5)

1- المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة

2-مديرية النقل الجوي -مصلحة الطيران المدني-مدينة قسنطينة.

2-3النقل الجوي –الطيران المدني-و الاتصال

1-علاقة النقل بمجال الاتصال:

النقل وسيلة لنقل مادة أو كمية من البضائع أو مجموعة من الأشخاص من منطقة إلى أخرى وتختلف عملية النقل باختلاف الوسيلة فإما إن يتم النقل برا أو بحرا أو جوا وهدا قديم قدم الإنسان على هدا الكوكب والاتصالات هي الأخرى وسيلة من وسائل النقل لأنها تختص بنقل المعلومات بين الإفراد والجماعات والدول بشكل إخبار وبيانات سواء كانت مرئية او سمعية وبوسائل عديدة كالبريد والهاتف والتلفزيون والاداعة والترابط الوثيق بين النقل والاتصالات والاعتماد الواحد منها على الأخر فأنهما يشكلان قطاعان متميزان متكاملا كبنيان أساسي وتحتاني للمياه الاقتصادية والاجتماعية في أي دولة ويعتبر مصدر للحياة الصحية شانه في دلك شان الشرايين العديدة الممتدة في الجسم الإنسان كلما كان الجسم صحيحا ويتمتع بحيوية وقابلية كبيرة للعمل كذلك فان الدولة كلما كانت وسائل النقل والاتصالات "المواصلات " فيها ممتدة إلى إنحائها كافة وتصل إلى أقصى نقطة فيها وتستعب إلى كافة اتجاهاتها كلما كانت تلك الدولة أكثر تقدما وحضارة وأكثر كفاية وإنتاجية وبالتالي يمكن اعتبارها بالمفهوم الحاضر دولة عصرية حضارية متقدمة صناعيا وزراعيا واجتماعيا .

وتطورت وسائل النقل خلال العشرين السنة الماضية إلى درجة كبيرة وأصبح استخدام هده الوسائل التي تلعب دورا بارزا في تنمية موارد واقتصاد الدولة بشكل يؤمن لرفاه والازدهار لمواردها عن طريق الاستيراد والتصدير والتسويق وتبادل الزيارات بصورة سريعة وسهلة ومريحة نتيجة للتقدم التكنولوجي الهائل الذي امتد إلى هده الوسائل المختلفة كالنقل بالسكك الحديدية والسيارات والطائرات حتى غدا موضوع النقل بكافة أنواعه علما من العلوم المتقدمة التي تدرس في الجامعات والمعاهد والمتخصصة كما تطورت وسائل الاتصالات تطورا مميزا خلال ال20 سنة الماضية إي بعد الحرب العالمية الثانية وخاصة المواصلات التلفزيونية والاتصالات الهاتفية بواسطة الأقمار الصناعية بواسطة (أشعة الليزر) وغيرها من الابتكارات التي دخلت هدا المجال.

بحيث أصبح هدا النشاط هو الأخر علما متشعبا ويتطلب التخصص فيه بشكل دقيق في الجامعات والمعاهد المتخصصة وكنتيجة إلى دلك أصبح بالإمكان لاي شخص في إي بقعة من بقاع الدولة الاتصال هاتفيا بآي شخص أخر في إي موقع كان في تلك الدولة إضافة إلى إمكانية اتصال بأي شخص أخر في إي بقعة من بقع كرة الأرضية في غضون دقائق إضافة إلى التبادل المعلومات السريعة بين الإفراد كما البث المرئي ليس التلفزيون والغير مرئي السمعي والاداعة أصبح بالإمكان استلامه والتمتع به والإنصات إليه في إي بقعة من بقاع إي قطر من أقطار الكرة الأرضية بدقة متناهية ووضوح .

وكما سبق وان ذكرنا إن الدخول بين الحلقتين أو نشاطي النقل والمواصلاتو النقل الجوي على وجه الخصوص والاتصالات أصبح من التشابك في السنين الأخيرة بشكل أدى إلى عدم إمكانية الفصل بينهما آدا إن كل حقل متميز للأخر ويزيد من كفاءة وأداء النشاط الأخر كما إن في إي خطة لتطوير دون الأخر لاجدوى مالم تاخد بعين الاعتبار تطوير للنشاط الأخر وعليه فان خطة التطوير يجب إن تكون متكاملة للنشاطين وبالتالي برز حقل واحد مميز وهو حقل النقل والمواصلات وبشكل أساسي في جميع المجالات التي تشكل وتتحكم في اقتصاد إي دولة من دول العالم .

من المعروف والمألوف في حقل الاتصال يعرف بانه عملية اتصالية مع بعضها البعض كذلك نجد لن حقل النقل هو عملية متسلسلة ومتصلة .(1)

2-**<u>النقاط المشتركة بين الاتصال النقل</u>** : يعتبر هدا النشاط كما سبق وذكرنا من الأنشطة المهمة في حقل المواصلات وحقل النقل ولا يقل أهمية وفاعلية عن أنماط النقل الأخرى لدلك فانه من المهم إدارة وتشغيل هدا النشاط بصورة كفوءة وصيانته بصورة بدورية ومبرمجة .

ناخد على سبيل المثال النشاط البريدي فإننا نجد إن الدول النامية قد وصلت في هدا المجال إلى نقطة لاباس بها إلا إن من بعض جوانب القصور في هدا النشاط هو نظام تشغيله كذلك قطاع النقل بإمكاننا ذكر بعض الجوانب القصور فيه التي تتطلب الدراسة والخوض العلمي للوصول إلى الحلول لها.

-النقص في الأيدي العاملة .

- النقص في تدريب العاملين المعنيين بالإدارة التشغيل والصيانة .
- النقص في عدم القدرة على متابعة التطور السريع الذي حدث في هدا النشاط من الواجب على المخطط في مجال الاتصال والمنفذ لإداري لأنشطة الاتصالات المختلفة دراسة العوامل المذكورة أعلاه ودلك من اجل خلق فرص لفضل النشاط والتطور بالإضافة إلى تغيرات جوانب القصور في هدا المجال مثله مثل كل قطاع في المجتمع إلا إننا نجد إن العملية الاتصالية تعتمد كثيرا على عملية النقل والعكس صحيح لدلك لابد من الدولة النظر إلى هادين الجانبين اللذان أصبحا من العوامل الرئيسية لتطور اي مجال أو تجمع حضري أو دولي ....الخ .

لدلك نجد إن قطاع النقل وقطاع الاتصال تعاون من الناحية الوظيفية والتعاون الوثيق بين قطاع النقل والمواصلات أمر لابد منه لإعداد الطاقات البشرية اللازمة لإدارة وتشغيل وصيانة مرافق هادين القطاعين من اجل استغلال طاقاته الاستغلال الأمثل وزيادة كفاءة الأداة بحيث يمكن إن يتم التعاون بين القطاعين بعدة طرق وأساليب فمثلا نجد إن الشخص الذي يسعى إلى الحصول على ضرورة الاخد ببعض النقاط الأساسية من اجل الاستمرار والتقدم وتطوير هدا القطاع الأساسي مع مرور الزمني ودلك من اجل مواكبة الحياة العصرية المدنية والتقدم العلمي والتكنولوجي مختلف المجالات .(2)

---

(1)- نور الدين عبد الله الأفاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات المكتف الجامعة السورية ط 190- 1998.

(2)- سعيد احمد عبده أصول الجغرافيا النقل القاهرة مكتبة الانجلو المصرية ط2 سنة 1998.

3-وظيفة النقل في النمو الحضري :

يعرف سكوت غريت النقل بان دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات التي يقوم بها فاعلون اجتماعيون لتحقيق أهداف اجتماعية (1).

ان الناس المنفصلين مكانيا يمكنهم الاعتماد على بعضهم البعض مثلما يعتمد سائق المدينة على المزارعين في المناطق الريفية ومن تم يبرز الوظيفة الأساسية للنقل على أنها تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والأنشطة وتجميع وتوزيع الناس والطاقة وهو قد يمثل احد القيود التى تؤثر تاتيرا بالغا في عملية التكامل هده ونتائجها .

وانه ما ان تطورت وسائل النقل الاكثر فعالية بدا ت المجتمعات الصغيرة والمعزولة في الاتصال ببعضها من خلال عمليات التجارة فربطت هده الأخيرة بين الأنشطة ومنتجات افراد مبعثرين في المكان وهكدا كانت البوادر الاولى لنمو الحضري في المجتمعات الإنسانية .

عندما بدا الانسان يعده اول وسائل النقل الجوى التى لاتعتمد على جهده العضلي او جهد الحيوان تثمثل النقل المائي والجوي الأمر الذي أدى الى زيادة حجم التجمعات السكانية الحضرية خاصة بعد ان أصبحت اكثر اعتمادا على الإمدادات التى تأتيها من مواقع بعيدة وظهر المجتمع الحضري كعالم له افاق أوسع وثروات اكبر وتمايز في الأدوار ولم يعد عالم القرية الصغيرة ومع اختراع الطائرة كان من الممكن نقل كميات ضخمة من المواد والأفراد على مدى مسافات بعيدة كفترات قصيرة نسبيا وعلى اية حال كدلك ان الثروة التكنولوجية بمثابة نقطة انطلاق البارزة للنمو الحضري في العصر الحديث وهكدا كان ارتباط النمو الحضري في المرحلة الحديثة بزيادة الكفاءة وسائل النقل الحديثة ملموسة دلك بان المدن تعتمد على الضرورة على التجارة وتطوير الأسواق العالمية وعلى جلب فائض الزراعي والمواد الخام من المناطق المحيطة من تم كانت زيادة كفاءة وسائل النقل لمسافة بعيدة أثره الواضح ارتفع النمو الحضري لخطوات ابعد .

وهكذا يتضح لنا ان التحسينات وسائل النقل كانت بمثابة تحسينات في ميكانزيوم التكامل ويمكن تلخيص هدا العبارة واحدة ان معدل المكان والزمان أصبح تناقص مستمر فكان من النتائج تناقص معدل نسبة مكان والزمان ان أصبح من الممكن استخدام مكان اكبر للأنشطة مترابطة بتعبير أخر ابسط فقد أصبح الإنسان حرية مكانية اكبر ولم يعد مضطر ان يقيم منزله على مسافة قريبة من المصنع .

ان تطور وسائل النقل الحديثة قد تحولت المكان الجغرافي الى مكان اجتماعي بمعنى ان الخريطة اي دولة في حدود المكان الاجتماعي ان تكون الأميال على سطح الأرض ولكن حدود وحدات تعبر عن سهولة وسرعة الحركة من جزئي لأخر ولدلك يقال ان الحجم الاجتماعي انكمش بطريقة متزايدة وحدث على فترات متعاقبة مع وصول السفن البخارية والطرق الحديثة والقطار الكهربائي والسيارة والطائرة والنفاثة وغيرها من الابتكارات التى ترث في معدل المكان والزمان بين مختلف أجزاء البلاد بطريقة مختلفة تماما .

ان التطورات في القطاع النقل وخاصة النقل الجوي للمسافرين وما ترتب عنه من نتائج ايجابية وسلبية على الفرد والمجتمع يجعل مسؤولية التخطيط والتنظيم التى تقع على عاتق الدولة اكثر إلحاحا من اي وقت مضى .
وتعاضم دور النقل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية يجعل الطلب على النقل من الضروريات التى تتزايد بشكل مستمر مما جعلها التفكير في سلبيات النقل اكثر تطابقا من الواقع ووسائل التشريعية تتماشى والمعطيات المحلية والطرق تخطيط تعتمد بالدرجة الأولى على أساليب العلمية في الإقليم واختيار البدائل الحسنة في تحقيق خدمة نقلية مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر .(2).

(1)- سكوت غريت وظيفة المواصلات ط411- 429.
(2)-نقيب فاروق –وضعية النقل الحضري الجماعي والمرور بمدينة الخروب –رسالة ماجستير –جامعة منتوري قسنطينة 2006-2007ص88-89.

4-النقل الجوي والاشهار

واقع الاشهار بالمديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية

وتتمثل في وسائل الاشهار التى تستعملها المديرية الجهوية والميزانية المخصصة لها .

ا-وسائل الاشهار

يتم الاشهار باستعمال كل الوسائل باختلاف انواعها .

ب-الاشهار المسموع

ويتمثل في الاشهار الدي يداع في اداعة قسنطينة (سيرتا) الدى يعلن عن افتتاح معرض الكتاب بولاية سطيف يوم الخميس 14 ماي 2009 والتى ترعاه المنشاة.

ج-الاشهار المكتوب

ويضم الصحافة المكتوبة , الملصقات في الوكالات وهو ينقسم الى :

ا- الاشهار المطبوع

ويتمثل في اشهار حول فتح خط جديد بين قسنطينة ونيس (فرنسا) ودلك بحضور الصحافة المكتوبة من بينها جريدة الاصيل (ملحق رقم 2).

كدلك استعمال الملصقات من بينها ملصق يعلن عن فتح خط قسنطينة –حاسي مسعود- غرداية ودلك كل يوم خميس (ملحق رقم 3).

كدلك وضع الافتات في المناسبات الخاصة بالاضافة الى وجود لافتة في ملعب الشهيد حملاوي .

ب- الاشهارالسمعي البصري

ويتمثل في الاشهار عبر التلفزيون حيث استعملته المديرية في الاعلان عن فتح خط قسنطينة –نيس (فرنسا).

ج- الاشهار الالكتروني

ويكون في شبكة الانترنت والدي استعمل عند فتح خط الجديد المباشر بين الجزائر وبكين (الصين)(ملحق رقم 4).

- ميزانية الاشهار

ان الطريقة المتبعة في تحديد ميزلنية الاشهار هي نفسها الطريقة المعتمدة في تحديد ميزاية الترويج وعادة ماتكون هده الاخيرة هي ميزانية الاشهار في حد داتها .

الفصل الخامس

الاجراءات المنهجية للدراسة

تمهيد

1-مجالات الدراسة

-المجال الجغرافي -المكاني-

-المجال الزمني

-المجال البشري

2-العينة- وكيفية اختيارها

3-المنهج المستخدم

4-ادوات جمع البيانات

-الملاحظة

-المقابلة

-الاستمارة

-الوثائق والسجلات

-التقارير و الاحصائيات الرسمية

تمهيد :

-ان البحث العلمي في مجال العلوم الاجتماعية هو الدراسة العلمية الدقيقة و المنظمة لظاهرة ما يكون دو اهمية اكثرعندما يرتبط موضوعه بالواقع ومن اهدافه الوصول الى فهم الظاهرة محل البحث و الدراسة كما ان محاولة اتباث الدراسة النظرية بالدراسة العلمية الميدانية من اهم مساعي البحث العلمي لملء الفجوة بين النظرية و الواقع بغية تحقيق اهداف الدراسة على تساؤلات الاشكالية لدامن الضروري ان يقوم الباحث مند اختياره للمشكلة بوضع تصميم منهجي دقيق لكافة الخطوات التي يشمل عليها البحث ومن خلال استخدام مجموعة من الطرق و الادوات والاجراءات التي تساعدنا في جمع المعلومات عن الواقع المعاش مكان الدراسة وهدا ما سنحاول تناوله في هدا الفصل

-الهدف من هده الدراسة اساسا هو معرفة العلاقة بين النقل الجوي –الطيران المدني – و التنمية الحضرية من خلال دراسة المدن و الدور الدي يلعبه النقل الجوي في تنمية المدن عن طريق الاثار المتبادلة بينه وبين المدينة حيت تمس هده التنمية مجالات الهامة في الحياة الاجتماعية والاقتصادية

- بعد ان تم التعرض للاطار النظري للدراسة من خلال الفصول السابقة ياتي الجانب التطبيقي للدراسة وهدا للكشف و التحقق من طبيعة العلاقة بين النقل الجوي-الطيرن المدني - و التنمية الحضرية ومن خلال مختلف الاجراءات التى يتم اتباعها بدء بتحديد مجال للدراسة الى تصميم العينة تم تحديد المنهج المتبع في الدراسة واخيرا الادوت المستخدمة لننتقل الى تحليل و تفسير البيانات المحصل عليها بعد الاستقصاء للوصول في النهاية الى اهم النتائج و مناقشتها على ضوء المتغيرات النظرية السابقة تم التوصيات و المقترحات .

1- مجالات الدراسة:

-يعتبر تحديد مجالات الدراسة من بين اهم الخطوات المنهجية في البحوث الاجتماعية ولقد اتفق العديد من الباحثين و المتخصصين في مناهج البحث الاجتماعي على ان لكل دراسة اجتماعية ثلات مجالات رئيسية وهي ا- المجال الجغرافي (المكاني)ب -المجال البشري ج- المجال الزمني

ا- المجال الجغرافي:

نظرا لمحدودية الامكانيات ونظرا لطبيعة الموضوع النقل الجوي –الطيران المدني- وعلاقته بمجالات التنمية الحضرية تطلب من الباحث حصر مجال الدراسة الجغرافي الدي يخص كل من مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية و مديرية النقل الجوي –بضبط مصلحة الطيران المدني- بالاضافة الى دراسة مطار محمد بوضياف الدولي متواجدان بمدينة قسنطينة ومادامت الدراسة تهدف الى معرفة النقل الجوي –الطيران المدني- ودوره في تحقيق التنميةالحضرية بمدينة قسنطينة-

والمكان الدي اجريت فيه الدراسة وفي وبحثنا هدا اخدنا شركة الطيران – الخطوط الجوية الجزائرية – وبالضبط على مستوى المصالح والادارات .

واقسام والوكالات التابعة لها التى تعمل بالتنسيق لزيادة تسويق انتاجها وكسب ثقة الزبائن والمستهلكين-المسافرين- لانتاجها.

نظرا لاتساع رقعة نشاط المؤسسة يتطلب دلك اقامة علاقات عمل مع بعض المؤسسات القارة في المطار ويجدر الاشارة الى ان مدينة قسنطينة

تضم اكثر من 240 الف نسمة بلغ عدد سكانها الى غاية 2001 نحو 500الف نسمة (1)

وقد تميز مسار تطور النمو الديمغرافي لمدينة قسنطينة بضغط سكاني كبير خاصة بعد استعادة الاستقلال بحيث يتوقع وصوله سنة 2010 الى 1003.993

وفي سنة 2020الى 1.203.616(2)

وما يلاحظ على الزيادة السكانية بمدينة قسنطينة مند الاستقلال الى نهاية القرن العشرين انها تتميز بالارتفاع من العشرية الى اخرى فيما ينخفض معدل النمو (3) و في هدا الدليل على ضغط الهجرة الى مدينة قسنطينة لكونها قطب جدب هام في الجهة الشرقية .

---

(1)-حسين خريف ظن تكييف المهاجرين الريفيين في مجتمع المدينة مدخل اتصالي دراسة ميدانية رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراء دولة في علم اجتماع التنمية –جامعة منتوري قسنطينة السنة الجامعية 2002-2003 ص 148

(2)-امينة بن المجات "التنمية السياحية"في ولاية قسنطينة"مدكرة لنيل شهادة ماجستير في التهيئة العمرانية الاقليمية و التنمية كلية علوم الارض –جامعة قسنطينة جوان 2004-2005ص 35.

-(3)حسين خريف مصدر سابق ص 1

ب-المجال البشري :
للعينة اهمية كبيرة في اجواء البحوث السوسيولوجية ويجب اختيار عينة ممثلة تمتيلا صحيحا كاملا للمجتمع الاصلي للدراسة بطريقة علمية ملائمة لدراسة الميدانية والفنية وهي من اهم الاعمال التى يقوم بها الباحث نظرا للحاجات الدائمة لدراستها من اجل الوصول الى تعميمات يطبقها على المجتمع الدي ياخد العينة فيه (1).
ونظرا لطبيعة عمل المؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية يجعل من الموظفين ينشطون في اطار خاص وطابع خاص من العلاقات تلك للتعامل الواسع بين الجمهور الداخلي –العمال-والخارجي-المسافرين- وعلى هدا الاساس تم اجراء بحثنا ودراستنا حول النقل الجوي ودوره في التنمية الحضرية مع العلم ان المؤسسات والشركات الطيران المدني النقل الجوي بصفة تتميزفي سنوات الاخيرة بحركة دؤوبة ومستمرة في مستواها الداخلي والخارجي .
ونصبت دراستنا على مجموعة من المتعاملين الاقتصاديين وبعض شرائح الاخرى في المجتمع وهم مسافرين دائمين بواسطة الطائرة.
مع العلم ان هنالك مسافرين لايقطنون بالمدينة قسنطينة لكنهم دائمي السفر عبر مطار محمد بوضياف الدولي الشيء الدي يدعو لتنقلهم المستمر الى هدا المطار بتجديد لاغراض اقتصادية اجتماعية علمية تقافية وسياحية.
ج-المجال الزمني :يمتد المجال الزمني للدراسة بشقيها النظري والتطبيقي اكثر من 28شهرا حيث كانت البداية من شهر افريل 2007 تاريخ بداية جمع المعلومات النظرية حول الموضوع و تصنيفها حسب الفصول ودلك بعد ضبط الاشكالية الدراسة واهدافها بالاتفاق مع الاستاد المشرف بعدما ان انتقل الاشراف الي استاد مشرف التاني في نهاية شهرماي 2007 مما صعب مهمتنا العلمية لتدوم الفترة الزمنية المخصصة للجانب النظري حوالي 18شهرا اما الدراسة الميدانية فقد دامت في مجملها حوالي 14شهرا ابتداء من شهر ديسمبر2008 الغاية شهر مارس 2010 حيت تم النزول الى ميدان الدراسة و الاتصال بالمسؤلين القائمين على المطار وادارة مصلحة الخطوط الجوية و الطيران المدني وتوضيح اجراءات و اغراض واهداف الدراسة حتى يتم تسهيل سير عملية جمع البيانات و المعطيات اما خلال المدة المتبقية فقد تم تفريغ البيانات الميدانية وتحليلها وتفسيرها تم كتابة المدكرة ككل واعادة مراجعتها .

---

(1)- عبد الباسط محمد حسين اصول البحث الاجتماعي ط2المكتبة وهبة القاهرة 1979ص216

2- العينة وكيفية اختيارها:

لقد اصبح الاعتماد في البحوث الميدانية في مجال علوم الاجتماعية على العينات من اهم التقنيات المستعملة في معرفة الواقع الاجتماعي فهي تهدف الى الحصول على معلومات و معطيات عن طريق تمثيل الكل بالجزء وهي تؤدي في اغلب الاحيان الى اظهار معطيات يمكن استغلالها وتكمينها مباشرة(1)

ان موضوع دراستنا يدور حول النقل الجوي –الطيران المدني-في مدينة قسنطينة واهم الوظائف والادوار التى يساهم بها لتحقيق التنمية بصفة عامة والتنمية الحضرية بصفة خاصة(2)

فموضوع النقل الجوي في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة يعد من المواضيع الهامة والجديدة لدلك فان استخدام اسلوب العينة في مثل هده الموضوعات يعد من المهام الصعبة التي تواجه الباحث في الدراسات السوسيولوجية بصفة عامة وفي مجال النقل الجوي بصفة خاصة وهدا نظرا لصعوبة دراسة جميع الجوانب والاطراف الفاعلة فيه حيث اصبحث البحوث الميدانية لاتعتمد طريقة المسح الشامل بل تعتمد على اسلوب العينة المختارة او العشوائية لهدا ارتاينا حصر دراستنا على عينة تم اختيارها بطريقة منظمة باعتبارها تتناسب تماما مع طبيعة البحث و خصوصيات الدراسة في اعتقادنا تمتل المجتمع المتناول بالدراسة و البحث كما انها تمكننا من اختيار او تحديد جوانب معينة بخصائص و مزايا احصائية تمتيلية للمجتمع المبحوث وبهدا تم الحصول على نتائج اقرب ماتكون الى النتائج يتوصل اليها الباحثون في المسح الاجتماعي .

---

(1)-عبد الغني عماد منهجية البحث في علم الاجتماع الاشكاليات التقنيات المقاربات ط1دار الطليعة بيروت 2007ص54.
(2)- دافيد كريش – ريشار اونشيلد ميتود اي بروبليم دو بسيكولوجي تون 10ص13.

الفئات	دكور	انات	المجموع
رؤساء واصحاب شركات – رجال اعمال– ومستثمرين	17	03	20
موظفين بشركات أجنبية	24	12	36
طلبة أجانب	03	01	04
تجار	49	04	53
سياح	02	00	02
المجموع	94	21	115

والاطار المرجعي للعينة في هده الدراسة هو مجموعة من المسافرين الدائمين عبر الخطوط الجوية لمؤسسات الطيران المدني -النقل الجوي- بمدينة قسنطينة واهمهاالخطوط الجوية الجزائرية بحكم انها المؤسسة الوطنية الاولى في البلاد و البالغ عددهم 230 فرد الااننا وبحكم تنقل هؤلاء بكثرة وغيابهم المتكرر وجدنا بعض الصعوبة فوزعنا 115وبدلك يمثل عدد افرادالعينة 115 فردا و تحصلنا على هده العينة بطريقة مقصودة بعد ان وزعنا الاستمارات المعدة للبحث والتي تمثل 50% من الاطار المرجعي للعينةوهو230فردا اغلبهم دكور حيث يمثلون نسبة 81.73% بالمقارنة مع فئة الانات التي تمثل18.26%وهدا لكون خاصية السفرالمتكرر نجدها عند الرجال اكثر ودلك كما يوضحه الجدول التالي :

كان هدف من الدراسة هو الكشف عن الدور الدي يلعبه النقل الجوي –الطيران المدني –في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة ونظرا لتعقيد هدا المجال وتنوع افراده ومؤسساته وقوانينه فانه لايمكن التحقق من هده العلاقة وهدا الدور ميدانيا الاعن طريق اسلوب العينة و المقابلة بافراد لهم علاقة وتجربة في هدا الميدان حيث شملت هده العينة 115فردا موزعين حسب الجدول السابق.لتكون العينة ممثلة بنسبة 50%.

3-المنهج المستخدم وادوات جمع البيانات :

يعرف المنهج على انه "فن التنظيم الصحيح لسلسلة من الافكار العديدة او من اجل الكشف عن الحقيقة او البرهنة عليها " (1).

وهو مجموعة الاجراءات المتبعة في دراسة الظاهرة او المشكلة البحث ويقوم الباحث بسلسلة من العمليات حتى تصل الى النتائج ودلك يكون عن طريق الاساليب المتبعة من اجل تحقيق الفروض التى صممت من خصائص البحث الاجتماعي تعدد المناهج والمنهج هو الطريقة التى يتبعا الباحث في دراسته للمشكلة لاستكشاف والحقيقة (2) .

فهو العمود الفقري لتصميم البحوث الاجتماعية لانه يسمح بتحديد المفاهيم وشرح المعاني الاجرائية وتحديد مجتمع البحث (3).

ويقر الكثير من الباحتين الاجتماعيين على ان المنهج العلمي في البحوث السوسيولوجية تعتبر بمثابة القاعدة الاساسيةو الوسيلة الموضوعية التي يستلزم على الباحث اثناء دراسته توظيفها لتحلي ظاهرة من الظواهر او التفسير مشكلة من المشاكل في اطار البحث الاجتماعي بالخصوص وهدا لتحديد الابعاد المختلفة ومعرفة الاسباب المباشرة وغير المباشرة والتنبؤ بمستقبلها و نتائجها عن طريق اتباع خطوات معينة ومعروفة يحددها المنهج المستخدم.

ا- المنهج التاريخي

حيث يعتبر من اهم المناهج المتبعة في الدراسات السوسيولوجية ابتداء من دراسات ابن خلدون واوجست كونت وماركس وماكس فيبر وغيرهم من علماء الاجتماع والدي يهدف الى تتبع الظاهرة الاجتماعية ومحاولة دراسة العوامل المؤثرة فيها قصد وضعها في سياق الاجتماعي و الاقتصادي لها(4) .

ويعرف المنهج التاريخي على انه " المنهج الدي يصف ويسجل ما مضى من وقائع واحداث ويدرسها ويفسرها ويحللها على اسس علمية منهجية ودقيقة بقصد التوصل الى حقائق وتعميمات تساعدنا في فهم الحاضر على ضوء الماضي والتنبؤ بالمستقبل كما يعرف "بانه دلك المنهج المعني بوصف الاحداث التي وقعت في الماضي وصفا كيفيا يتناول رصد عناصرها وتحليلها ومناقشتها وتفسيرها والاستناد على دلك الوصف في استيعاب الواضع الحالي وتوقع اتجاهاتها المستقبلية القريبة و البعيدة .

---

(1) محمد زيان عمر البحث العلمي المنهجية وتقنياته ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرط1987ص18.

(2) محمد غريب عبد الكريم البحث العلمي التصميم والمناهج والاجرءات الاسكندرية المكتب الجامعي الحديث 1982ص77.

(3)مغز خليل عمر مناهج البحث العلمي في علم الاجتماع – جامعة اليرموك الاردن 1997ص235.

(4)فكرون السعيد ص26(5)موريس انجرس منهجية البحث العلمي في العلوم النسانية تدريبات علمية ترجمةبوزيد صحراوي و اخرون –دار القصبة للنشر الجزائر 2004ص37.

واستخدم هدا المنهج في هده الدراسة من خلال استعراض مختلف المراحل التي مر بها النقل الجوي وكدلك المراحل التي مرت بها مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية ابتداء من الاستقلال الى يومنا هدا بالاضافة الى مختلف مراحل لمسار التنموي بالجزائر وكل هدا ساهم بشكل كبير في محاولة تفسير وفهم العلاقة الرابطة بين النقل الجوي والتنمية الحضرية .

ب-المنهج الوصفي التحليلي

ان المنهج الوصفي التحليلى ليس مجرد حصر لما هو قائم بالفعل او مجرد وصف للاحوال الحاضرة حول ظاهرة او مشكلة انما يتعدى دلك الى عمليات اخرى كالتحليل و التفسير و الكشف عن جميع جوانب الظاهرة المدروسة وعناصرها وارتباطها بظواهر اخرى ومن استخلاص النتائج وتقديم التوصيات التى توجه للتطبيق العلمي و الاصلاح المقبل (1)

---

(1)محي الدين مختار الاتجاهات النظرية في المنهجية العلوم الاجتماعية معهد العلوم الاجتماعية –جامعة قسنطينة الجزائر 1981 ص 358.

-وبحثنا هدا استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي الدي عرف بانه يقوم الباحث بعملية الوصف ومن تمة يجد بيان الروابط بين الظواهر المشابهة التى تزيد بعملية تفسير ومحاولة تحديد العلاقات بين هده الظاهرة التى يتبعوا طريقها الى تطور النمو ووضع التنبؤات لها .

ولان المنهج الوصفي هو الاكثر ملائمة وتبيان للدور الدي يمكن ان يؤديه النقل الجوي ومؤسسات الطيران في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة تحديدا.

ولهدا اعتمدنا على المنهج الوصفي في بحثنا الدي نبحث فيه عن فعالية وادوار النقل الجوي في التنمية الحضرية وتاتيرالسياسات التنموية بدورها في هدا القطاع الهام جدا والحساس وكيف يتم تنظيم مجاله الحضري الدي يختلف عن باقي المجالات الحضرية اي من واقع ومميزات معينة وبغية تشخيص هدا الواقع اقتصاديا واجتماعيا وتحليل مختلف الجوانب التي تنطوي عليها السياسة التنموية والمشاكل وعلاقتها بالاجراءات المتخدة على مستوى التخطيط والتسيير والتنفيد ومن تم محاولة تفسير مختلف العوامل المرتبطة بالدراسة للوصول الى نتائج دقيقة عن واقع يمكن من خلاله ارشاد التوعية للعلاقة الخاصة المتعلقة بالاستتمارفي قطاع النقل الجوي وتحقيق التنمية المستدامة

وكما استعنا ببعض النصوص والوثائق للكشف عن المراحل التى مرت بها السياسة التنموية في الجزائر وخاصة المتعلقة باهمية النقل الجوي و التنمية المستدامة ودلك عن طريق تقصي الحقائق و الاحداث الماضية المتعاقبة على السياسة الجزائرية في هدا المجال ومشاركتها في الندوات و المؤتمرات و الاتفاقيات الدولية والوطنية من اجل تطوير هدا القطاع في ظل سياسة التنمية المستدامة.

4-<u>ادوات جمع البيانات</u> : ينطوي البحث العلمي على مراحل هامة تمكن الباحث من الوصول الى نتائج وتقييمها هده المراحل هي جمع البيانات عن طريق (الاستمارة – الملاحظة – المقابلة) وهده الانواع الثلاثة يمكن ان يعتمد عليها كل متخصص في مهنته لانها اداة ضرورية له فهي الوسيلة التى يعتمد عليها الباحث لجمع البيانات اللازمة والمتعلقة بموضوع الدراسة وفي دراستي اعتمتدت على الادوات التالية : (1)

---

(1)فوزي عبدالله البحث العلمي والمناهج والاجراءات العين – الامارات العربية المتحدة مطبعة العين الحديثة 1986ص210.

ا- الملاحظة :   هو توجيه الحواس لمشاهدة وترقية سلوك معين او ظاهرة معينة وتسجيل جوانب دلك السلوك وخصائصه (1) .

ويرىالبعض بانها توجه الحواس لانتباه الى ظاهرة معينة او مجموعة من الظواهر ورغبة في الكشف عن صفاتها او خصائصها بهدف الوصول الى مكسب معرفة جديدة عن تلك الظاهرة او الظواهر (2) فقد اجمع الباحثون والمهتمون ان اداة الملاحظة تعتبر من الادوات المهمة الرئيسية التى تستخدم في البحث العلمي لان الملاحظة تعتمد اساسا على حواس الباحث وقدراته على ترجمة مالاحظه الى عبارات ومعاني ودلالات فهي مصدرا اساسيا للحصول على المعلومات اللازمة للموضوع الدراسة لتكوين فروض مبدئية يمكن التحقق من صدقها او عدم صدقها عن طريق التجريب اد استخدمت الملاحظة مند البداية الدراسة ودلك من خلال ملاحظة المسافرين والعمال داخل مؤسسات المطار كيف يتم الاتصال ببعضهم البعض لقضاء حاجاتهم ولاداء عملهم واهم الوسائل التى يستعينون بها في دلك .

ب- المقابلة :   تعتبر المقابلة من الادوات الرئيسية لجمع المعلومات والبيانات في دراسة الافراد والجماعات الانسانية كما انها تعد من اكثر الوسائل لجمع المعلومات شرعا وفعالية على الحصول على البيانات الضرورية لاي بحث والمقابلة ليست بسيطة بل هي مسالة فنية(3).

---

(1)- عمار بحوش مناهج البحث العلمي مرجع نفسه ص48

(2)- محمد زيدان الاستقرار والمنهج العلمي وطرق اعداد البحث العلمي – ديوان المطبوعات الجامعية 1980ص45.

(3)– محمد زياد عمر البحث العلمي مناهجه وتقنياته القاهرة :مطابع الهيئة المصرية للكتاب '(د ت)ص 154

- وقد عرض (انجلز) المقابلة بانها محادثة يقوم بها فرد مع اخر او مع مجتمع بهدف حصوله على انواع من المعلومات لاستخدامها في بحث علمي او الاستعانة في عمليات التوجيه والتشخيص والعلاج (1) .
- ولان المقابلة هي عبارة عن اسلوب منظم يقوم على مجموعة من الخطوات والاجراءات العلمية والمنهجية التى تنظم اللقاء وتدبر الحوار في اطار الاهداف البحثية لتنظيم المقابلة (2).
- وهي:حوار لفضي وجها لوجه بين القائم بالمقابلة بين مجموعة من المبحوثين للحصول على المعلومات التى تعبر عن ارادة والاتجاهات الادراكات (3).

واستخدمنا المقابلة في بحثنا لتدعيم وتعزيز الخزان المعلوماتي حول الموضوع البحث ومن خلال اجرائنا للعديد من المقابلات مع مسؤولين في مؤسسات النقل الجوي بمطار قسنطينة استطعت تكوين نظرة لاباس بها حول واقع المؤسسة – الخطوط الجوية الجزائرية – والمصالح التابعة لها داخل البيئة المحيطة لها ويمكن عرض هده المقابلات كالتالي :

---

(1)– محمد شفيق البحث العلمي الخطوات المنهجية لإعداد البحوث الإجتماعية الإسكندرية المكتب الجامعي الحديث 1985ص106

(2)– محمد عبد الحميد دراسة الجمهور في بحوث الإعلام عالم الكتب 2 القاهرة 1993ص 228

(3)– محمد علي محمد علم الإجتماع والمنهج العلمي دراسة في طرائق البحث دار المعرفة الجامعية ط 2 الإسكندرية 1986 ص 463

1- **مقابلة رئيس الخط** : تمكنت من خلالها الحصول على بعض المعلومات والمعطيات حول مجريات العمل واهم الوظائف داخل المؤسسات النقل الجوي بمدينة قسنطينة بعدما قمنا بعرضنا وتحسيسنا لاهمية وضرورة موضوع البحث بالنسبة للمؤسسة الطيران المدني .

2- **مقابلة رئيس مكلف بالمحطة** : تمكنا من خلاله بناء نظرة عامة حول عدد العاملين والموظفين المتواجدين بمختلف مصالح المؤسسة والفروع التي تعمل بتنسيق معهاالتابعة لها وشروط اعدادهم –واعداد العاملين المؤهلين – واهم المتعاملين مع هده المؤسسات بصفة دائمة ومستمرة اغلبهم متعاملين اقتصاديين –تجارمصدرين اومستوردين –ورؤساء شركات وطلبة وهم مسافرين دائمين على استعمال الخطوط الجوية كوسيلة للنقل في مهامهم ونشاطاتهم ورحلاتهم سواءا التجارية الادارية العلمية والتقافية وكل المهام التى يقومون بها وزودني ببعض الاحصائيات والارقام حول الوسائل والاجهزة وعدد الطائرات وجداول الموظفين والرحلات اليومية و الاسبوعيةوالشهرية بين المدن اي داخل البلاد او الرحلات الى الخارج و الخاصة بمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية بدرجة الاولى لانها الاولى في البلاد .

3-مقابلة مسؤول فرقة الشرطة الحدود التابعة لمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية :

4-مقابلة مع رئيس امن المطار : تحصلنا من خلال هاتين المقابلتين على بعض الشروحات الخاصة بطريقة ضمان السير الحسن لعملية السفر وسلامة المسافر وكدلك سلامة وحفظ امتعة وممتلكاته الخاصة .ومختلف الانظمة المتبعة لتحقيق الامن للمسافر وضمان السير الحسن لعملية التنقل الاشخاص والبضائع والسلع .

5-مقابلة مع رئيس القسم التجاري بمديرية الخطوط الجوية الجزائرية تحصلنا من خلاله على عدة شروحات تخص اغلب المعاملات التجارية و الاقتصادية من جهة والتركيز على عاملي تحديد الاسعار وضمان السلامة الجوية لكل من الاشخاص والبضائع كدلك .

6-مقابلة مع رئيس مصلحة الطيران المدنى بمديرية النقل الجهوية

وفيها سجلنا العديد من الملاحظات والمعلومات التاريخية والادارية والتنسيقية لمؤسسات الطيران المدني بمختلف انواعها و وطائفها ومصالحها.زودنا بعدة دوريلت ومجلات اشهارية والدليل القانوني لحقوق المواطن المسافر.

7-مقابلة مع رئيس قسم الموارد البشرية

وبمساعدة منه تم الاتصال بمؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية الكائنة بمطار محمد بوضياف والتى سهلت علينا معرفة بعض الجوانب التنطيمية والادارية وتم توزيع

الاستمارات بعدما تحصلنا على قائمة المسافرين الدائمين عبر خطوط الجوية الجزائرية.

8-مقابلة مع رئيسة قسم المبيعات والترويج-التسويق-

وتم من خلال هده المقابلة تزويدنا بمختلف الاحصائيات التي تتوفر لدى المؤسسة لكونها المؤسسة الوطنية الاولى في بلادنا.

والتركيز على نوع السلع والبضائع اتناء عملية الشحن والتفريغ وكيفية نقلها وكل الاجراءات الادارية والقانونية المتبعة طوال عملية نقل هده الاخيرة

ج- الاستمارة : استخدمت الاستمارة لانها الاداة تمكننا من جمع المعلومات الخاصة بموضوع دراستنا فقد حاولنا قدر الامكان ان تكون اسئلة الاستمارة ملمة وواضحة بعيدة عن اي تعقيد .

ولهدا فالاستمارة هي الاداة التى تساعدنا على الغوص الى اعماق موضوع دراستنا من خلال الاحتكاك المباشر بالمسافرين الدائمين والمتعاملين الاقتصادين في النقل الجوي قصد الاجابة عن اسئلتنا التى حاولنا بكل جهد جعلها بسيطة وسهلة في متناول الجميع لنتمكن من الحصول على معلومات حقيقية ولقد احتوت العديد من الاسئلة طرحناها على المسافرين الدائمين للخطوط الجوية الجزائرية ونقوم بطرحها عليهم بانفسنا من اجل تفادي الامبالاة او عدم الاهتمام بالاجابة او الاهمال اوضعف في الاستبيان اوعدم فهم الاسئلة .

د- الوثائق والسجلات

قد اعتمدت في بحثي على بعض الوثائق و السجلات الخاصة بمطار مدينة قسنطينة الدولي الموجودة على مستوى مديرية النقل-مصلحة الطيران المدني – والتي تحتوي على معظم البيانات و المعلومات الخاصة بمختلف وظائفه و نشاطاته كم تم الاستعانة ببعض الوثائق الموجودة بمديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية الجهوية بوسط المدينة اين تم تزويدنا بمعلومات في غاية الاهمية على مستوى المصالح التجارية التسويقية الانتاجية الادارية الاتصالية البشرية والتنظيمية

-اين تم التعرف الى الجانب التاريخي و الجاني البشري للشركة الطيران المدني شركة الخطوط الجوية الجزائرية

- خرائط توضح موقع المطار بالمدينة والدي تم الحصول عليها من مركز الدراسات في الانجاز والتعمير لمدينة قسنطينة-اورباكو.

- مجلات ودوريات من مصلحة الطيران المدني عن اهم مطارات الجزائر.

-الدليل الرسمي الخاص بالقوانين العامة لحركة المناورات الجوية .

- مقالات نشرت في صفحات الانترنت ومقالات لبعض مؤتمرات الدولية حول النقل الجوي .

ر-التقارير والاحصائيات الرسمية

تمت الاستفادة منها بشكل كبير بتوظيف الاحصائيات المتحصل عليها في الدراسة الميدانية بشكل رئيسي وقد تم الحصول عليها عند زيارة مديرية الخطوط الجوية الجزائرية ومركز الدراسات في الانجاز والتعمير لولاية قسنطينة

-احصائيات حول الهيكل التنظيمي للمؤسسة .

-احصائيات حول مختلف الخطوط .

-دارسة الاسعار.

-دراسة المنتجات .

-استكشاف اسواق الجديدة .

-احصائيات حول المبيعات .

-ارقام الاعمال المحصل عليها .

-احصائيات عدد المسافرين وعدد المقاعد الموفرة والمستعملة .

-احصائيات حول الترقية التجارية و الترويج و التسويق .

-احصائيات حول حجم الموارد المالية للمديرية وغيرها.

وتم الاعتماد على على الملاحظة –المقابلة –الوثائق والسجلات التقارير الرسمية والاحصائيات ودمجها مع بعضهاالبعض لاستخلاص النتائج و الوصول الى مختلف المعلومات التي تخدم الدراسة وتثبت مدى صحة وصدق الفرضيات ومدى مطابقتها للواقع مما سهل تفسير الظاهرة في الواقع مستعينين بالتحليل الكمي والكيفي.

الخلاصة :

تدور الخلاصة وتتضمن بشكل عام حول اهم محتويات فصل الاجراءات المنهجية انطلاقا من الفروض الفرعية المستنبطة من الفروض الرئيسية في دراستنا وقد تم وضع فروض مكملة اخرى تساعد على ضبط الاستمارة وما احتوته من اسئلة ووصلت بالدراسة الى تحديد المجال الدراسة المتضمن والمنقسم الى مجال مكاني في مقر مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية بمطار محمد بوضياف المحلي بقسنطينة وكدا الادارة المحلية المتواجدة في وسط المدينة والمجال الزمني المتمتل في السنة الجامعية 2007-2010 معتمدة بالجانب النظري والجانب الميداني الدي كانت مدة سنتين تم فيها اختيار العينة وتواصل مع الموظفينوالمسيرين وبالخصوص مع والمسافرين الدائمين للخطوط الجوية والنقل الجوي مستعملة المنهج الوصفي والتحليلي معتمدة كذلك على الملاحظة – المقابلة – الاستمارة والوثائق والسجلات كاداة ضرورية في بحثي هدا خاصة الاستمارة التى تعد من بين اهم الادوات للحصول على أدق البيانات ولتحصل على بيانات حقيقية لتأكد من مدى صدق عملية الفرضيات التي قمنا بها في الدراسة ومدى صدق نتائجها .

الفصل السادس

1-عرض وتحليل البيانات الميدانية
2-استخلاص النتائج
3-خلاصة البحث

<u>الجدول رقم(1):</u> يوضح توزيع العينة حسب الجنس.

الجنس	التكرار	النسبة المئوية
ذكر	94	82%
أنثى	21	18%
المجموع	115	100%

من خلال البيانات المقدمة في الجدول رقم (1) عن توزيع أفراد العينة حسب الجنس نلاحظ انه ليس هناك تكافؤ نسبة الذكور و الإناث في العينة بحيث تمثل نسبة الإناث من مجموع العينة 18% أما نسبة الذكور فتمثل 82 %.

نلاحظ أن أغلبية أفراد العينة هم ذكور ونسبة الإناث اقل وربما هذا راجع إلى أن أكثر المبحوثين هم رؤساء مؤسسات وتجارومستتمرين وهذه الوظيفة نجدها بقوة عند الرجال اكثر من النساء وبما لانهن يفضل السفر نهارا اكثر مما يجعلنا نستنتج بأن ضروريات تضع في حسبانها هذه الخاصية.

بالرغم من أن أفراد العينة و أفراد المجتمع يستعملون الطائرة ذكر مثل الأنثى و خاصة في ظل الحياة العصرية و السرعة إذ أصبح خروج المرأة للعمل ، الدراسة ، التجارة ...

<u>الجدول رقم (2)</u> يوضح توزيع العينة حسب الفئة العمرية.

فئات السن	التكـــرار	النسبة المؤوية
25-18	04	%3.47
30-25	12	%10.43
50-30	68	%59.13
60-50	09	%7.82
61 فأكثر	22	% 19.13
المجموع	115	100%

تشير البيانات المدونة في الشكل "2" عن التوزيع التكراري لأفراد العينة حسب الفئات العمرية إلى نسب متفاوتة مختلفة إذ تمثل الفئة من 18 إلى 25 نسبة 3.47 % من أفراد العينة و تضم فئة الشباب من طلبة و بعض العاملين ، حيث يستعملون الطائرة بقلة لإغراض ضرورية كالدراسة ، العمل التنزه ... كما أنهم يستفيدون بتخفيضات توفرها مؤسسات الطيران وبتدعيم من الدولة وفيما يخص التنقل من مدينة التي يقطنون بها نحومدينة قسنطينة أين تعتبر مدينة قسنطينة قطب حيوي وبحكم بعد بعض المدن من اجل ربح الوقت وتقليص المسافة.

- و تشير نسبة 10.43 % في الشكل أعلاه إلى الفئة التي تتراوح أعمارها بين 25 – 30 سنة و تعتبر أيضا من الشباب حيث أنهم في سن العمل إلا أنهم يمكن أن يكونوا مهاجرين يتنقلون لزيارة الاهل والعائلة كما يمكن أن يكونوا سكان من قسنطينة ، مما يفرض عليهم التنقل و استعمال الطائرة.

كما يلاحظ من خلال البيانات الموضحة في الشكل السابق أن نسبة 59.13 % من أفراد العينة تتراوح أعمارهم بين 30 و 50 سنة ، و تختلف أيضا حالتهم المهنية فمنهم التاجر ومنهم رجال الاعمال واصحاب الشركات والمؤسسات ومستمرين ومتعاملين اقتصاديين وموظفين دوي كفاءة في شركات اجنبية ... كما نلاحظ أن هذه الفئة تضم فئتين أو اكثر كان

الغرض من هذا التحديد هو الحصر فقط بصفة عامة أن أفراد هذه الفئة ينتقلون لقضاء أمور مختلفة ، فالتاجر يتجه إلى عمله لزيادة الربح والمسؤول لمهامه ...الخ.

فالإنسان في هذا العصر لابد أن يكون له نشاط يسترزق منه ، خاصة من سن 40 سنة و ما فوق فالإنسان في هذا العمر يتجه إلى الاستقرار ،إذن إذا كانت هذه الفئة تعرف مستوى معيشي جيد إذن فهي تستعمل حتما بشكل كبيرواحيانا قد يصل دلك الى مرتين بالاسبوع بواسطة الطائرة و خاصة للعمل و غيرها.

اما فئة 50–60و فئة 60فاكثر نجد اغلبهم متقاعدين او سياح يجعلون من الطائرة الوسيلة الاكثر راحة وامان في قضاء اوقاتهم بغرض المتعة الراحة الزيارةوالسياحةولقضاء مختلف حاجاتهم ورغباتهم .

<u>الجدول رقم (3)</u> :_يوضح المستوى التعليمي لإفراد العينة .

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
متوسط	22	%19.13
ثانوي	25	%21.73
عالي	68	%59.13
المجموع	115	%100

يوضح لنا هذا الجدول أن اقل نسبة من أفراد العينة هي :19.13% ذات مستوى تعليمي متوسط أما الفئة الثانية فتقدر نسبتها ب 21.73 %, لها مستوى تعليمي ثانوي أما النسبة الثالثة هي نسبة 59.13 % لها مستوى تعليمي عالي.

وهدا ربما يرجع لتقدير عينة البحث لأسرع وسيلة نقل وعدم اكتراثها بالتكاليف.بالاضافة الى ان اغلب افراد العينة هم متعاملين اقتصاديين ومن الطبقة المثقفة والمتعلمة التي نسجل اهتمامها الكبير بهدا النوع من النقل بغية تحقيق عامل الوقت والراحة ووصول البضائع والسلع في وقت قياسي يجنبها عراقيل وصعوبات اوحواجزكالتي تعاني منها وسائل النقل الاخرى .

<u>الجدول رقم (4)</u> : يوضح النشاط الممارس حسب افراد العينة.

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
رجال اعمال ومستثمرين	20	% 17.39
موظفين بشركات أجنبية	36	%31.30
طلبة أجانب	04	.%3.47
تجار	53	%46.08
سياح	02	%1.73
المجموع	115	100%

- من خلال الشكل المبين أعلاه نجد أن أفراد العينة تختلف نشاطاتهم اليومية من طلاب جامعيين أجانب و موظفين في شركات أجنبية مختلفة النشاط ومن تجار و من رجال إعمال ومستثمرين فنجد نسبة 46.08 % من أفراد العينة تمثل نسبة التجار و هي أكبر نسبة من الفئات الأخرى هذا دليل على أن مجتمع الدراسة مجتمع نشيط و هذا بدوره يتطلب الاستعمال الأكبر للنقل الجوي والمعروف لدى الاقتصاديين هي تحقيق عاملي السيولة والتنقل السريع إلى العمل دون الاكتراث بالتكاليف و من بين هذه الوسائل نجد الطائرة هي الأكثر استعمالا عموما و المناسبة لهده الفئة من المجتمع .

- كما نجد فئة موظفين بشركات أجنبية في المرتبة الثانية بنسبة 31.30 % حيث يجدون في الطائرة انسب وسيلة لتنقلهم خاصة و أنهم يستعملونها شهريا باستمرار وأحيانا أسبوعيا .

- أما فئة المستثمرين بمجتمع الدراسة تمثل نسبة 17.39 %وتكون تنقلاتهم لإنهاء اعمالهم كاستيراد أو تصدير بعض السلع والبضائع اللازمة ... الخ .

كما نجد نسبة 3.47 % من أفراد العينة تمثل الفئة الطلبة وهم إما أجانب أو يدرسون بالخارج، نجد كذلك أن هذه الشريحة تستعمل وسيلة الطائرة لأغراض الدراسة وبحكم بعد المسافة عن السكن لتسهيل عملية التنقل ...

وجدنا أيضا خلال تفريغ نتائج الاستمارة أن نسبة 1.73% من مجتمع البحث تمثل فئة السياح ، فهذه الفئة تكون تنقلاتهم لراحة الزيارة والسياحة و قضاء بعض الأمور الإدارية لأنهم أشخاص متقاعدين و مهاجرين في الأصل .

<u>الجدول رقم</u> (5) : يوضح عدد السنوات تنقل أفراد العينة بواسطة الطائرة .

الاجابات	التكـــــــــــــرار	النسبة المؤوية
10سنوات	40	%34.78
15سنة	50	%43.47
30سنة	15	%13.04
مند الطفولة	10	%8.69
المجموع	115	%100

يتبين لنا من خلال الجدول أن أكبر نسبة من حيث السفر بالطائرة هي فئةالتانية مند بنسبة 43.47 % ,تليها فئة 10 سنوات بنسبة 34.78% , ثم فئة 30سنة بنسبة 13.04 % , ثم فئة الرابعة بنسبة 8.69% , , وهذا يعني أن نسبة كبيرة من العمال لهم خبرة كبيرةفي مجال النقل واستمرارية و في مجال عملهم بالشكل الذي يساعدهم على أداء واجباتهم لمهنتهم على أحسن وجه .

<u>الجدول رقم 06</u> يمثل التوزيع التكراري لعدد مرات استخدام الطائرة.

الفئات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
مستخدمي الطائرة مرة واحدة في الشهر	12	%10.43
مستخدمي الطائرة مرتين في الشهر	49	%42.60
مستخدمي الطائرة من 3 إلى 4 مرات في الشهر	23	%20
مستخدمي الطائرة مرة كل أسبوع	31	%26.95
المجموع	**115**	**%100**

من خلال الشكل الموضح أعلاه يتبين أن نسبة 10.43 % من أفراد عينة البحث يستخدمون الطائرة مرة واحدة في الشهر و يختلف أفراد هذه العينة بين ، طلبة ، سياح ... كما تختلف أغراض كل واحد،

- أما نسبة 42.60 % من أفراد عينة البحث و هي اكبر نسبة يستخدمون الطائرة مرتين في الشهر ، إذ أن الأغلبية من يستعمل الطائرة في عطل نهاية الأسبوع أو أوله بعد أن يقضي أموره التجارية أو معاملاته الاقتصادية يعود في الطائرة بعدما كان قد حجز تذكرة ثانية للعودة خلال أيام إذ أن الطائرة تعد أنسب وسيلة للتنقلات الشهرية ونصف شهرية لأنها غالبا ما تكون متوفرة و عدد رحلاتها متكررة خاصة تلك التي تخصص خارج البلاد مثل فرنسا والتي تخصص داخل الوطن كاحاسي مسعود وحاسي رمل كما أن أسعارها تكون

معقولة مقارنة مع بلدان أروبية أخرى ا ومناطق بعيدة وبحكم الدخل الفردي الجيد إن لم نقل المرتفع لهده الفئة .

في المقابل نجد نسبة 20 % من أفراد العينة يستخدمون الطائرة ثلاث مرات و هي نسبة لا بأس بها و يكون عادة في مدينة قسنطينة إذا كان الفرد مثلا لا يقطن بمدينة قسنطينة فهو في كل 10 أيام تقريبا يسافر بالطائرة سواء انطلاقا من مدينته إلى المطار قسنطينة داخل الوطن أومن مطار قسنطينة إلى الخارج ثم بعد إنهاء أموره و أعماله يواصل السفر بالطائرة للعودة إلى نشاطه بأرض الوطن أو مدينته.

- أما نسبة 20.95 % من أفراد العينة تستخدم الطائرة مرة كل أسبوع وبإجمالي يصل إلى 4 مرات في الشهر وهي نسبة جد هامة لمثل هدا النوع من النقل ولا بأس بها فبالإضافة إلى ما ذكر بالنسبة إلى الأفراد الذين يستعملون الطائرة ثلاث مرات في الشهر فان هذه الفئة تنتقل من مطار مدينة قسنطينة أكثر من مرة لأغراض اقتصادية بالغة الأهمية (عقد صفقات – حضور اجتماعات مع شركاء أجانب وحضور لمؤتمرات دولية ، تسويق منتجات استيراد وتصدير ......الخ .

<u>الجدول رقم 07 :</u> يمثل يوضح ا لزمن الوصول إلى المطار .

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
زمن الوصول المطار هو 30د	07	%6.08
زمن الوصول المطار 45د	33	%28.69
زمن الوصول المطار 60د	46	%40
زمن الوصول المطار 2سا	29	%25.21
المجموع	115	%100

- من خلال البيانات المتحصل عليها حول زمن الوصول إلى المطار نلاحظ أن نسبة 40% و هي أكبر نسبة في مجتمع الدراسة تصل إلى المطار بعد مدة 60 د حيث هذه الفئة تسكن في مناطق بعيدة نوعا ما عن االمطار كما نسجل نسبة 28.69 % من أفراد العينة يصلون إلى المطار بعد مدة 45 د حيث يسكنون في مناطق أبعد قليلا نمثل نسبة 12 % كذلك نفس الشيء بالنسبة للذين يستغرقون مدة 30 دقائق و تمثل نسبة 6.08. %

الجدول رقم 08 : يمثل التوزيع التكراري لمدة الانتظار للمجتمع البحث قبل اقلاع الطائرة .

إجابات	**التكـــــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
مدة انتظار الطائرة 30د	46	%40
مدة انتظار الطائرة 45د	55	%47.82
مدةانتظار الطائرة1سا30د	09	%7.82
مدةانتظار الطائرة3سا	05	% 4.34
المجموع	115	%100

من الشكل أعلاه زمن انتظار الطائرة في المطار حسب أفراد العينة البحث إذ نلاحظ أن مدة الانتظار تختلف من شخص لآخر نجد أن الأفراد الذين ينتظرون الطائرة 30 د تمثل نسبة كبيرة من أفراد العينة و هي 40 % فهؤلاء الأشخاص أما يسكنون بالقرب من المطاراو يقيمون بفنادق قريبة منه لتسهيل عملية التنقل فهم على دراية بمواقيت انطلاق الرحلات ومنهم أو قد يذهب إلى مكان قريب مثل محطة أربع طرق فهو يستعين بسيارات الاجرة التي تسهل له عملية التنقل إلى المطار

الجدول رقم 09 : التوزيع التكراري حول الرحلة افراد العينة .

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
مدةالرحلة تستغرق1سا30د	54	%46.95
مدة الرحلة تستغرق2سا	43	%37.39
مدة الرحلة تستغرق3سا الى 6ساعات	18	%15.65
المجموع	115	%100

- نلاحظ من خلال البيانات المتحصل عليها أن أفراد المجتمع الدراسة حول المدة المستغرقة في الرحلة بواسطة الطائرة نسبة 46.95 % من أفراد العينة مدة رحلتها من 1ساونصف و يمكن تفسير هذا بالأشخاص الذين يستعملون الطائرة بين المدن الجزائرية او حتى خارج الوطن للانتقال مثلا من مطار مدينة قسنطينة إلى فرنسا مثلا آو من مطار قسنطينة الى مطار الجزائر العاصمة أما نسبة 37.39 % من أفراد العينة تستغرق مدة رحلتها من 2سا و هم الأفراد الذين يستعملون الطائرة لاماكن ابعد من السابقة مثل مطار ورقلة وبوسعادة

كما نجد نسبة 15.65 % من أفراد العينة و هي نسبة قليلة تستغرق مدة رحلتها من 3ساعات الى 6 ساعات و هم الأشخاص الذين يستعملون الطائرة لسفر الى اماكن بعيدة كاكندا والولايات المتحدة ومنهم من يضطر الى الهبوط في مطارات دول اجنبية اخرى حتى يواصل السفر الى بعض البلدان البعيدة ومنها ما يفوق 7ساعات،

و من خلال استجواب قمنا به مع أفراد العينة حول طول مدة الرحلة أي هل هي طويلة أم لا فكانت النتائج أن نسبة 47 % و هي اكبر نسبة ترى أن مدة الرحلة ليست طويلة و هي بالنسبة للأشخاص الذين يستعملون الطائرة داخل البلاد

أما نسبة 15.65 % ترى أن مدة الرحلة طويلة و هم الأفراد الذين يستعملون الطائرة لتنقل الى بلدان الجزء الشمالى من الخريطة العالمية.

<u>الجدول رقم 10 : يمثل التوزيع التكراري لالتزام طاقم الطائرة بالوقت</u>.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
هنالك التزام بموعد إقلاع الطائرة	66	%57.39
ليس هنالك التزام بموعد إقلاع الطائرة	49	%42.60
المجموع	115	%100

من خلال البيانات المتحصل عليها حول التزام طاقم الطائرة بالوقت الاقلاع تم الحصول على نسبة 57.39 % أجابت بنعم هناك التزام طاقم الطائرة بالوقت أما نسبة 49 % من أفراد العينة ترى أن الطاقم الطائرة لا يلتزم بالوقت ، حيث تمثل هذه الفئة الأشخاص الذين يجدون عدم الالتزام سببه سوء التنظيم وكذلك من أجل انتظار أكبر عدد ممكن من المسافرين و حتى لايتم التأجيل الى الرحلة التالية قد تكون مقاعدها محجوزة أوقد تكون صعوبة في تعويض المسافر فالهدف هو الربح المادي مقابل راحة المواطنين أحيانا تكون لهم فرصة لاستدراك تأخرهم عن الموعد الاقلاع.

الجدول رقم 11 : التوزيع التكراري حول عدم كفاية الطائرات .

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
عدد الطائرات كافي	22	% 19.13
عدد الطائرات غير كافي	93	% 80.86
المجموع	115	%100

من خلال البيانات المتحصل عليها نستنتج بان الطائرات على الخطوط غير كافية حيث أن نسبة 80.86 % من المبحوثين يؤكدون هذا سواء الركاب الذين ينتقلون بالطائرة داخل الوطن أو الذين ينتقلون من مطار مدينة قسنطينة حو الخارج صحيح أنه توجد العديد من الطائرات وتم شراء عدد اخر لاباس به الاانه يبقى غير كافي مقارنة مع الاعداد المتزايدة سنويا و هو عدد غير كافي ، حقا للمسافرين بالإضافة إلى المسافرين الوافدين إليها سبب الزيارات ، العمل ، .... و غيرها إذ أن طول انتظار الركاب في المطار يصل إلى غاية 3سا

عات فعندما يكون عددهم كبير فان عملية الحجز تصعب نوعا ما بسبب عدم توفر أماكن شاغرة الطائرات دات الحجم الصغير وحدها لاتغطي كل الاعداد.

و مع هذا نجد نسبة تقول العكس أن هناك 19.13 % من المبحوثين يؤكدون بأن الطائرات العاملة كافية و خاصة في الفترة المسائية ووسط الاسبوع ، و هذا ما يشعرهم بعدم نقص في الطائرات .

الجدول رقم 12 : التوزيع التكراري حول سهولة التنقل .

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
التنقل صعب بواسطة الطائرة	10	%8.69
التنقل سهل بواسطة الطائرة	105	%91.30
المجموع	115	%100

- خلال البيانات المتحصل عليها من أفراد المجتمع المبحوث حول صعوبة التنقل في بالطائرة تم الوصول إلى النتائج التالية بنسبة 8.69% من أفراد العينة و هي اقل نسبة ترى أن التنقل بواسطة الطائرة صعب ،سببه التاخير في مواعيد الاقلاع وكثرة الاجراءات الامنية كالتفتيش المتكرر بالإضافة الى نقص التنظيم الدي يبقى بنسب متفاوتة أما نسبة 91.30 من أفراد العينة ترى أن الحركة سهلة و هذا خاصة إذا كانت هذه الفئة تستخدم الطائرات للمتعة والسياحة وربح الوقت فهي تكون نوعا ما أسهل أما نسبة ، خاصة الفئة التي تستقل الطائرة لمسافة قصيرة نوعا ما

<u>الجدول رقم 13 :</u> يمثل التوزيع التكراري حول إمكانية توفر الخطوط التي توصلك إلى الهدف مباشرة داخل الوطن اوخارجه.

الاجابات	التكـــــــــــــرار	النسبة المؤوية
الطائرة توصل المسافر مباشرة الى الهدف	70	%60.86
الطائرة لاتوصل المسافر مباشرة الى الهدف	45	%39.13
المجموع	115	%100

من خلال البيانات المسجلة في الشكل نلاحظ أن معظم الإجابات بنعم بنسبة 60.86 % حيث أن اغلب أفراد العينة تساعدهم الخطوط المتوفرة العاملة و توصلهم إلى أهدافهم مباشرة سواء داخل الوطن بين المدن او الولايات او خارج الوطن ، حيث هناك طائرات لمختلف الاتجاهات و بحكم أن كل الخدمات الاقتصادية خاصة التجارية ، ... توجد في جنوب البلد وخارج البلاد وبالتالي الطائرة تساعد المواطن المسافر في الوصول إلى المكان المقصود بسهولة .اما بنسبة 39.13 % من أفراد العينة فهم غير راضين عن الخطوط المتوفرة ، حيث أنها لا توصلهم إلى أهدافهم المباشرة ، فمنهم من يستعمل أكثر من طائرة لتنقلهم ، فمثلا موظف بشركة اجنبية بالخارج يتنقل بالطائرة مرتين متتابعتين للوصول إلى مقر عمله بالإضافة إلى انعدام بعض الخطوط التي تؤديه مباشرة الى هدفه

و رغم هذا فان الخطوط المتوفرة توصل المسافرين إلى أهدافهم .

الجدول رقم 14 : يمثل التوزيع التكراري حول حالة المطار محمد بوضياف .

الاجابات	**التكـــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
جيدة	15	%13.04
متوسطة	27	%23.47
حسنة	51	%44.34
سيئة	22	%19.13
المجموع	115	%100

خلال الشكل المبين أعلاه هناك نسبة 13.04 % من أفراد العينة يرون حالة المطار جيدة و 44.34% حسنة خاصة وانه متوفر على الامن وبعض المرافق وزيادة على بناء المطار الجديد أما نسبة 23.47% من أفراد العينة يرون أن حالة المطار متوسطة و هذا راجع إلى صغر حجمه و قلة امكانيات به .

أما نسبة 19.13 % من أفراد العينة ترى بان حالة المطار سيئة و ذلك بسبب نظام السائد به وقلة المرافق الضرورية عدم احترام بعض العمال للمسافرين وعدم توفير الخدمات اللازمة لهم عند الضرورة .كذلك الاكتضاض والفوضى في بعض الأحيان نتيجة كثرة المسافرين وعدم الاكترات باحتجاجات بعض المسافرين مثلا كا عدم توفر عربات كافية نقل البضائع واطرارهم لحملها على الاكتاف

و مع هذا فان المطار أصبح قديما لأنه لم يعاد تجديده أو صيانته منذ زمن طويل على الرغم من أنها احدثت بعض التعديلات مقارنة مع السنوات السابقة إلا أنها غير كافية و فيها بعض النقائص .

الجدول رقم 15 : يمثل التوزيع التكراري حول تقييم عينة البحث لخدمات المطار محمد بوضياف .

الاجابات	**التكــــــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
جيدة	45	%39.13
متوسطة	57	%49.56
سيئة	13	%11.30
المجموع	115	%100

- من خلال البيانات المتحصل عليها حول خدمات المطار يبدو على فئة الاولى من عينة البحث التي تمثل 39.13 % هم أشخاص راضيين عن هذه الخدمة داخل المطار فالأشخاص مسافرون إلى أماكن عديدة نجدهم مهتمون بالخدمات المقدمة داخل المطار

أما النسبة التي تمثل 49.56% من أفراد العينة فهم يعبرون عن نقص في هده الخدمات ، إما نسبة 11.30 % من افراد العينة تجد أنها لا تحتوي في نظرهم على كل شروط الراحة و هذا راجع إلى النقص تدني مستوى الخدمات مقارنة بمستوى خدمات شركات الطيران الأجنبية بالإضافة إلى الاكتضاض خاصة في فترة الذروة الازدحام صغر المطار مقارنة مع عدد المسافرين ...الخ.

<u>الجدول رقم 16 :</u> يمثل التوزيع التكراري حول مدى ملائمة اجور عينة البحث مع نفقات النقل بالطائرات.

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
مناسبة	60	%52.17
متوسطة	30	%26.08
باهضة	25	%21.73
المجموع	115	%100

يتبين من خلال الجدول إدا كان الأجر الذي يتقاضاه الموظف والتاجر نفقات تتناسب مع المصاريف التي ينفقها على تنقله بنسبة تصل الى 52.17% وهي فئة بعض المسوؤل أو المستثمرين فالأجر الذي يتقاضاه يساعده في عمله وتنقلاته وهذا يؤدي إلى توازن بين الجانبين زيادة على التخفيضات الموسمية التي يحظى بها الزبائن الاوفياء لشركات الطيران الجوى بحيث تم وضع بطاقات خاصة لهم لترحالهم المتكرر بالاضافة الى السماح لهم باخد ضعف الوزن المسموح به في الحمولة.

ونلاحظ أن عدد إفراد العينة 52.17 % أقروا بتكافؤ بين الأجر والنفقات خاصة التجارورجال الاعمال ورؤساء اوموظفين في الشركات بينما نصف الاخر تمثل 26.08 % أقروا عكس ذلك .

<u>الجدول رقم 17 :</u> يمثل التوزيع التكراري حول توفر وسائل الامن والراحة في الطائرة.

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
متوفرة	102	%88.69
غير متوفرة	13	%11.30
المجموع	115	%100

-يتبين من خلال الجدول ان اغلب افراد عينة البحث يرون آن الطائرة تتوفر على وسائل الأمن والراحة ودلك بنسبة88.69% **بحيث يجدون إن الطائرات في بلادنا نادر ما تتعرض لسقوط أو التحطم إضافة إلى أنها أمنة لاتتعرض إلى حوادث الاصطدام أو الاختطاف أو الإرهاب الدولي على عكس ماقد يحدث في وسائل النقل الأخرى من حوادث المرور والاعتداءات اما11.30 %من أفراد العينة يجدون** الطائرة **لا تتوفر** على كل وسائل الأمن والراحة وتم حصرها في اطار الخدمات فقط مقارنة مع الطائرات المتطورة في الدول المتقدمة لكنها تبقى تحقق المطلوب في عملية نقل المسافرين.

الجدول رقم 18 : يوضح دور الخطوط النقل الجوي في تسهيل عملية نقل السلع والأشخاص.

الاجابات	التكـــــــــــــرار	النسبة المؤوية
نعم تسهل عملية التنقل	98	%85.21
لا تسهل عملية التنقل	17	%14.78
المجموع	115	%100

-يتبين من خلال الجدول ان العديد من أفراد العينة بؤكدون على ضرورة وجود خطوط اضافية وكثيرة لتسهيل عملية التنقل بنسبة تصل الى 85.21% وان مشكل خطوط النقل الجوية يشهد نقص خاصة تلك التي تربطها ببعض المدن داخل الوطن رغم توفرها على مطارات التي تشهد في بعض المناطق نقص بصورة عامة و خاصة بالنسبة للمسافرين الدين لاتوجد بمدنهم مطارات يضطرون الى التنقل الى مدن اخرى زيادة على تنقلاتهم في اكثر من طائرة او وسيلة نقل اخرى وهدا يرجع

الى حاجة المسافر الى خطوط اخرى وعديدة توفر عليهم عناءا لتنقل الدى قد يدوم ساعات طويلة و المعروف ان-النقل الجوي-هو اسرع وسائل النقل دون منازع .

- أما نسبة 14.78% و هي نسبة قليلة ترى أن خطوط النقل الجوية ليست هي السبب الاولفي تسهيل عمليات التنقل بالطائرة فمنهم من يرجع دلك الى عدد الطائرات وليس عدد الخطوط و هم الأفراد الذين تكون مقاصدهم اقتصادية او مهنية تتطلب اقتصاد في الجهد وربح الوقت خاصة في الى دول الاسيوية

الجدول رقم 19 : يمثل التوزيع التكراري تقييم برامج الرحلات الجوية .

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
مناسبة	78	%67.82
ضئيلة	28	%24.34
مكثفة	09	% 7.82
المجموع	115	%100

–يتبين من خلال الجدول ان نسبة67.82% من افراد عينة البحث تجد ان برامج الرحلات الجوية مناسبة و24.34% تجدها ضئيلة امانسبة7.82% تجدها مكثفة وهدا مايفسر ان تقييم افراد العينة_برامج الرحلات الجوية حسب طبيعة نشاطاتهم متعددة ومختلفة .

الجدول رقم 20 : يمثل التوزيع التكراري سبب اختيار ا لطائرة كالوسيلة نقل دون غيرها .

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
جمالها	11	% 9.56
سرعتها وربح الوقت	68	%59.13
تحقق الراحة والامان	36	%.31.30
المجموع	115	%100

- ان افراد العينة سواء كانوامن سكان مدينة قسنطينة او ليسواقاطنين بها يستعملون الطائرة بسبب سرعتها ولانها تمكنهم من ربح الوقت ودلك بنسبة 59.13 % وهي نسبة مهمة ، و يرجع ذلك أن الطائرة تعد وسيلة مناسبة لهده الفئات تحديدا ، توصل المواطن إلى الهدف رغم زيادة في الاسعار ، خاصة و أن معظم أفراد العينة من موظفين في شركات اجنبية وتجار ومستثمرين ، التي تعد الطائرة في هده الحالة الوسيلة المناسبة لهم .

أما نسبة 31.30 % فهي تمتل الفئة التي تختار الطائرة لانها تحقق الراحة والامان والسلامة الجوية فلايوجد ازدحام مروري لان الطائرة تتمتع بمسار جوي مفتوح وواسع لاتوجد فيه حركة مرورية اما النسبة المتبقية فهي تمتل 6.58. %تسافر بالطائرة لاسباب السابقة وكدلك لحبهم لها ولجمالها.

<u>الجدول رقم 21 :</u> التوزيع التكراري حول نظام النقل الجوي في مدينة قسنطينة هل هو منظم أو لا .

الاجابات	التكـــــــــــــرار	النسبة المؤوية
منظم	35	%30.43
غير منظم	55	%47.82
متوسط التنظيم	25	%21.73
المجموع	115	%100

حول استجواب أفراد العينة عن مدى تنظيم جهاز النقل الجوي في مدينة قسنطينة حصلنا على نسبة 30.43 % ترى أن نظام النقل منظم ، الجانب القانوني أي تطبيق قانون صارم في مجال النقل الجوي بصفة عامة من مراقبة االطائرات ، تحديد الأوقات الرحلة ، تحديد حجم الركاب في االطائرة... و العقوبة الصارمة في حالة مخالفة القانون .

كما ترى فئة أخرى أن نظام النقل الجوي في مدينة قسنطينة متوسط التنظيم فهي تشهد بعض المبادرات من طرف بعض المسؤولين و العمال لسير الحسن لعملية التنقل .

أما أ أفراد العينة التي تمتل اكبر نسبة بنسبة 47.82 % ترى أن نظام النقل غير منظم من عدة جوانب:

كالتاخير الازعاج بسبب الفوضى والاكتضاض و عدم توفير شروط الراحة ، عدم توفير السيارات او حافلات خاصة لنقل المسافرين من وسط المدينة الى المطار ، عدم القدرة على التحكم في أوقات الذروة من ناحية التنظيم و من ناحية توفير الوسائل اللازمة و هذا من خلال الاستجواب و ملاحظات افراد عينة البحث.وكدلك يرجع الى النظام القديم الدي لا يمكن النقل الجوي من اداء وظائفه الحساسة على اكمل وجه .

<u>الجدول رقم 22 :</u> التوزيع التكراري حول تحسن السياسة النقل الجوي في تنمية مدينة قسنطينة .

الاجابات	**التكـــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
تحسنت	68	%59.13
ساء ت	27	%23.47
بقيت على حالها	20	%17.39
المجموع	115	%100

خلال الجدول المبين أعلاه ان 59.13% من أفراد العينة يرون تحسن في السياسة النقل الجوي عموما مقارنة مع السنوات الماضية بحيث تعمل الدولة مجهودات لتحاول تدعيم هدا القطاع بصفة عامة وإعطاء الأهمية له والدليل بناء المطار الدولي الجديد بمدينة قسنطينة بمعايير دولية وباستخدام ارقي الوسائل التكنولوجية فيه بتوفير كل الوسائل التي تضمن الراحة والسلامة الجوية للأشخاص والبضائع وتوفير كل الأجهزة ومعدات المتطورة وزيادةالمرافق و شراء طائرات جديدة ومتطورة وتشغيل أكفء الإطارات لرفع المستوى وغيرهاو تدعيم الأسطول الجوي عقد مؤتمرات علمية تحسسيه وإبرام الاتفاقيات مع دول الخارجية وتعامل معها اقتصاديا لزيادة الانتاج الوطني الدي لابد من عدم حصره الافي وسائل النقل الاخرى رغم فعاليته الواضحة في دلك من حيث القدرة على الشحن كميات كبيرة من السلع ووصولها في وقت اسرع .اما نسبة23.47% **ترى انها ساء ت وبنسبة 17.39%بقيت على حالها .**

الجدول رقم 23 : توزيع التكراري حول حالة الطائرات في مدينة قسنطينة.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
جيدة	99	% 86.08
متوسطة	14	% 12.17
سيئة	02	%1.73
المجموع	115	%100

من خلال الجدول المبين أعلاه نجد نسبة 86.08 % هي اكبر نسبة من أفراد العينة يرون حالة الطائرة جيدة خاصة وانها متوفرة على كل وسائل التى تضمن السلامة الجوية من اجهزة ومعدات متطورة زيادة على شراءطائرات جديدة ومتطورة كا البوينغ 777 و747غيرها لتدعيم الأسطول الجوي وابرام بعض الاتفاقيات مع دول اخرى لزيادة العدد المرشح الى الارتفاع في السنوات القليلة القادمة أما نسبة 12.17 متوسطة % يرون أن حالة الطائرة متوسطة و هذا راجع إلى صغر حجم الطائرات وبقاء إمكانيات لبعض منها على حالها .

أما نسبة 1.73 % من أفراد العينة ترى بان حالة االطائرة سيئة و ذلك بسبب نظام السائد بها وقلة الوسائل الضرورية وعدم توفير الخدمات دات المستوى العالي في بعض الأحيان نتيجة كثرة المسافرين وعدم الاكترات باحتجاجات بعض المسافرين عند عمليات الحجزعلى سبيل المثال بالاضافة الى قدم بعض الطائرات لم يتم تجديدها منذ زمن طويل على الرغم من أنها احدتت بعض التعديلات مقارنة مع السنوات السابقة إلا أنها غير كافية و فيها بعض النقائص .

- **<u>الجدول رقم(24)</u> بالنسبة إلى الإحراج في جانب الوقت .**

الاجابات	**التكـــــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
نعم	77	%66.95
لا	38	%33.04
المجموع	115	%100

فيما يخص الإحراج في جانب الوقت فكانت الأغلبية بنسبة66.95% من أفراد العينة تجد أنها تجد إحراج و تمثل فئة العمال والطلبة وبعض رؤساء الشركات أين يكون عامل الوقت بالنسبة إليهم مهم جدا ، عندما تكون المدة المستغرقة في الرحلة طويلة ، اويكون تاخير في اقلاع هده الاخيرة-الطائرةفعامل الوقت له اهمية اكثرمن الجانب المادي بالنسبة لأفراد العينة .

- أما نسبة 33.04 % من أفراد العينة ترى أنها لا تجد إحراج في جانب الوقت و هي الفئة التي تمثل الأشخاص الذين يستعملون الطائرة في قضاء حاجيتهم التجارية التي تولي اهمية الى الجانب المادي اكثر من الوقت.

الجدول رقم 25 : التوزيع التكراري حول العلاقة أفراد العينة بطاقم الطائرة.

-

الاجابات	التكــــــــــرار	النسبة المؤوية
حسنة	59	%51.30
لاعلاقة	56	%48.69
سيئة	00	%00
المجموع	115	%100

يبين جدول التوزيع التكراري لعلاقة أفراد العينة بطاقم الطائرة فنجد أن هناك نسبة 51.30% من أفراد العينة و هي أكبر نسبة تربطهم علاقة حسنة بمعنى أن لا شيء يوحي بالخصوصيات أو يمكن أن يحدد تلك العلاقة أو يميزها ، نسبة 48.69% من أفراد العينة ، أما عن العلاقة التي تقول بان ليس هناك علاقة إطلاقا تمثل 48.69 % حيث نجد ان وصول افراد العينة الى الهدف في اقرب وقت ممكن دون أي مشاكل و عراقيل تعطلهم غير انه و ونجد نسبة 00 % فلاتوجد علاقات سيئة خاصة وان الطائرة يميزها الهدوء والراحة ولبا قة المضيفين يجنب المسافر من الوقوع في مشاكل كالشجار او السرقة او الازعاج او مضايقات كالتي نجدها في وسائل النقل الاخرى.

<u>الجدول رقم 26</u> : يمثل التوزيع التكراري للرضي افراد العينة عن خدمات الطائرة .

الاجابات	**التكـــــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
هل انت راض	85	%73.91
غير راض	14	%12.17
عموما	16	%13.91
المجموع	115	%100

- من خلال البيانات المتحصل عليها حول خدمة الطائرة يبدو على فئة كبيرة جدا من عينة البحث الرضى عن خدمات الطائرة التي تمثل 73.91 % فتنقلهم المتكرربواسطة الطائرة والدي يصل احيانا الى مرتين في الاسبوع نجدهم مهتمون بالخدمة المقدمة داخل الطائرة، بالإضافة إلى الأشخاص الذين يملكون حوافز مادية او معنوية خاصة بهم كاحاملي البطاقات الخاصة.

أما النسبة االقليلة تمثل 12.17 % من أفراد العينة فهم غير راضيين عن هذه الخدمة ، حيث أنها لا تحتوي في نظرهم على كل شروط الراحة و هذا راجع إلى النقص الكبير في عدد الطائرات وتدني مستوى الخدمات مقارنة بمستوى خدمات شركات الطيران الأجنبية .

الجدول (27) :مدى إتاحة مؤسسات النقل الجوي الفرص للزبائن لعرض اقتراحاتهم.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
لا	10	%8.69
نعم	105	%91.30
المجموع	115	%100

يبين الجدول رقم 27 مدى إتاحة المؤسسات النقل الجوي الفرص للزبائن لعرض إقتراحاتهم فامن خلال البيانات المدونة في الجدول نلاحظ أن أغلبية المبحوثين يؤكدون أن المؤسسات تمدهم فرص إعطاء الإقتراحات وهو مايمثل بنسبة 91.30% في حين نجد نسبة الإجابةب لا تمثل 8.69% فهي نسبة ضعيفة فزبائن لهم حق المشاركة في إتخاد القرارات ولو بطريقة غير مباشرة فإن الإتصال له دور فعال في دلك .

الجدول رقم (28) : حصول افراد العينة على مقعد في الطائرة عند عملية الحجز

الاجابات	**التكــــــــــرار**	**النسبة المؤوية**
نعم	73	%63.47
لا	42	%36.52
المجموع	115	%100

يوضح الجدول حصول افراد العينة على مقعد في الطائرة عند عملية الحجز

حيث تقدر نسبةالمبحوثين المجيبين بنعم 63.47% وبالمقابل نجد نسبة المجبين بلا تتمثل ب 36.52% وهما نسبتين متباعدتين قليلا مما يعني أن الإدارة تحاول أن تأخذ بعين الإعتبار عددالزبائن ولكن رغم دلك تبقى غير كافية ,بسبب قلة الطائرات امام كثرة المسافرين وادا تم توفر المزيد من الطائرات والخطوط المباشرة سيكون من شأنه أن يطورالمبيعات التى تعود على الاقتصاد بالفائدة ويطور مستوى الخدمة داخل المؤسسات

لأن المسافر في هده الحالة هو مشارك في العملية الإنتاجية أو التنموية وبالتالي فهو أكثر وأصدق عن صورة عن الوضع العام.

الجدول رقم (29) :التوزيع التكراري مدى ملائمة ظروف السفر للأوضاع الصحية لافراد العينة.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
نعم	86	%74.78
لا	29	%25.21
المجموع	**115**	**%100**

يبين الجدول مدى ملائمة جو السفرللظروف الصحية للعمل.ودلك من خلال عدد الإجابات المقدرة بنسبة 74.78 يرجعها الى الاجواء المريحة التى توفرها الطائرة في حين نجد أن عدد الإجابات المقدرة بنسبة 25.21 تقر أن جو السفر غير ملائم , ولايتناسب مع الوضع الصحي للمسافرين خاصة لؤلائك الدين يسافرون خارج الوطن ولمرات عديدة . .

الجدول رقم (30) :التوزيع التكراري مدى تماشي قرارات الإدارة النقل الجوي مع حاجات ومطالب افراد العينة.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
نعم تتماشى	61	%53.04
لا تتماشى	54	%46.95
المجموع	**115**	**%100**

يتبين لنا من خلال الجدول مدى تماشي القرارات التى تصدرها ادارة مؤسسات الطيران المدني مع حاجات ومطالب عينة البحث فنجد الإحتمال المعبر عنه ب لا يقدر بنسبة 46.95% يجعلنا نقول أنه رغم اهتمام إدارة المؤسسات الطيران بمطالب إلا أن هدا المجال يبقى محدودا , لمجرد عدم تناسب هده الاخيرة مع رغبات المسافرين ليس بالأمر السهل ودلك أن :

*إرضاء المسافرين غاية بعيدة المنال.

* القرار يخدم المؤسسات النقل الجوي بصفة عامة وأهدافها فإنه تبقى مصلحةالمسافرين ثانوية بالنسبة لمصلحةالمؤسسات.

*هده القرارت تصدر من هيأت العليا المركزية للمؤسسةبعد دراسة معمقة لمعظم التغيرات لها من الصعب لقرار مجرد أنه يتناسب مع كل مطالب االمسافرين

رغم هدا فان بعض القرارات تناقش, ويطلب تعديلها وهدا ماتبينه نسبة الإجابة عن الإحتمال الأول بالنسبة المقدرة ب 53.04 % وإن عدم إعلام الإدارة بالقرارات يعود إلى سرية بعض الجوانب أما القضايا الأخرى فالإدارة تعلم زبائنها بالاشياء الضرورية , لأن هدا يساعد على عملية الإتصال.

الجدول رقم (31): عن ابرز مشاكل النقل الجوي بمدينة قسنطينة .

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
التهميش ونقص الاستثمارات بسبب السياسة المتبعة	75	%65.21
عدم الثقة بمبدا السلامة الجوية	06	%5.21
التكاليف الباهضة	27	%23.47
سوء التخطيط	07	%6.08
المجموع	**115**	**%100**

يبين لنا من خلال الجدول المشاكل التى يواجهها النقل الجوي ترجعها 65.21% من المبحوثين إلى التهميش ونقص الاستثمارات من طرف الجهات المسؤولة والتخوف من استعماله وعدم الاهتمام به يليها التكاليف الباهضة بنسبة23.47%.

وترجعها6.08%من المبحوثين لسوء التخطيط اماالفئة الرابعة تجد ان عدم الثقة بمبدا السلامة الجوية هو السبب ودلك بنسبة 5.21 % كما ان الجهات المسؤولة لواعطت اهمية لنقل الجوي و اتبعت سياسة واضحة في تخفيض التكاليف سوف يزيد عدد المسافرين ومعدل الاستثمار في هدا المجال ويحدث تسارع في عجلة التنمية الحضرية والتنمية في اغلب مجالاتها.

الجدول رقم (32):مؤشر مدى إستقطاب مؤسسة الخطوط الجوية الجزائرية لافراد العينة.

	ك	%	الإحتمـــــــــــالات	التكـــرار	النسبة المؤوية
نعـــــــم	115	%100	انعدام المنافسة	26	%22.60
			سعر التذكرة معقول	05	%4.34
			الإثنين معا	09	%7.82
			إرتفاع في مستوى أداء الخدمات	75	%65.21
المجموع	115	%100		115	%100

يتضح من خلال الجدول أن مؤسسات النقل الجوي خاصة الخطوط الجوية الجزائرية تستقطب جمهور كبير حيث يظهر دلك من خلال الإجابات أفراد العينة حيث بلغت نسبة الإجابة بنعم 115اجابة من هنا فالمؤسسة ناجحة بدون شك , وهدا النجاح يرجعه أغلبية المبحوثين في إجابتهم التي تمثل 65.21 % إلى **ارتفاع في مستوى أداء الخدمات** وكما يرجعه الآخرون في إجاباتهم إلى انعدام المنافسة ودلك بنسبة 22.60% وهنالك من يرى أن نجاح المؤسسة راجع إلى سعر التذكرة معقول , ودلك بنسبة 4.34 % من مجموع الإجابات , وأخير ترجع نسبة 7.82% نجاح المؤسسة إلى ارتفاع في مستوى أداء الخدمات سعر التذكرة المعقول معا .

وخلاصة القول فالمؤسسة ناجحة مما يوحي إلى وجود عمل دائم ودؤوب .

<u>الجدول رقم</u> (33):التوزيع التكراري لمدى تلقي المؤسسات النقل الجوي لشكاوي واحتجاجات المسافرين وكيفية التعامل معها.

	ك	%	الإحتمـــــالات	التكرار	النسبة المؤوية
نعـــــــم	115	100	تحسين مستوى الخدمات	78	%67.82
			عدم الإكثراث بالشكوى	35	%46.08
			تحقق منها قبل الاجابة	02	%1.73
المجموع	115	100		115	%100

يبين الجدول اعلاه إمكانية تلقى المؤسسة شكاوي من طرف المسافرين فنلاحظ أن كل أفراد العينة أجابوا بنعم وهو مامثل بنسبة 100% و في إحتمال كيفية التعامل مع هده الشكاوي نجد أن اغلب افراد العينة يؤكدون أن المؤسسة في حالة تلقيها الشكاوي تعمل على تحسين مستوى خدماتها وهومايمثل بنسبة 67.82 **%** من عدد الإجابات اما نسبة 46.08**%** منهم أجابوا بأن المؤسسة لاتعير إهتمام لشكاوي , أما نسبة 1.73**%**من عدد الإجابات أكدوا أن المؤسسة تقوم بالبحث وبالتحقيقات حول موضوع الشكوى تم محاولة الإجابة عنها .

ومن هنا نستنتج أن المؤسسة حققت أرضية لاباس بها, وهدا راجع إلى الخدمات الجيدة.

<u>الجدول رقم</u> (34):مدرج تكراري لإمكانية وجود مكتب خاص بحل مشاكل المسافرين.

الاجابات	التكـــــــــرار	النسبة المؤوية
نعم	88	%76.52
لا	27	%23.47
المجموع	115	%100

إن الجدول أعلاه يكشف لنا إمكانية وجود مكتب خاص لحل مشاكل المسافرين يتضح لنا أن 76.52 % **يرون المكتب يقوم بحل مشاكلهم** أما نسبة 23.47% من أفراد العينة

ينفون دلك وهدا النفي الذي تبنوه راجع إلى عدم إطلاعهم على بعض اجراءات و مجريات وأعمال المؤسسة التى يتنقلون عن طريقها.
ومن خلال هدا ان الإدارة تعمل ما في وسعها لراحة الزبون –المسافر– مما يؤدي إلى خلق علاقات وتنمية بالمؤسسة .

الجدول رقم (35): التوزيع التكراري يوضح وسائل الاتصال المنتشرة في مؤسسات النقل الجوي وتوضع في خدمة المسافر.

الاجابات	التكـــــــرار	النسبة المؤوية
المقابلات	16	%9.03
الاتصال الشخصي	45	%25.42
المؤتمرات الصحفية	02	%1.12
الإعلانات الموزعة	13	%7.34
الإعلانات الإذاعية و التلفزيونية	23	%12.99
الصحيفة والمجلة	19	%10.73
الحفلات	01	%0.56
الملصقات الإعلانية الجدارية	55	%31.07
أخر تدكر	03	%2.56
المجموع	177	%100

يتضح لنا من خلال الجدول الدي يبين مدى إعتماد المؤسسات النقل الجوي بالوسائل الإتصال بالمسافرين وأن نسبة 31.07% من عدد الأجوبة وهي أعلى نسبة خاصة بالملصقات الجدارية الإعلامية , يليها مباشرة **الاتصال الشخصي** بنسبة 25.42% تم

الإعلانات الإدارية التلفزيونية بنسبة12.99% تم الصحيفة والمجلة بنسبة 10.73% أما في الإجابات على الوسائل الأخرى ضئيلة مقارنة بغيرها من الوسائل , وقد أضافوا وسيلة الهاتفو الهاتف النقال .ونستنتج من هنا أن أغلبية أفراد العينة يؤيدون الاعتماد على الوسائل التي يرونها ضرورية لتعامل مع الزبائن للتسويق منتجوهم المتمثل في التذاكر , وكسب الثقة مع المواطنين , كما أن تعدد الوسائل يوحي برغبة المؤسسة في تحقيق أقصى الخدمات .

الجدول رقم (36):توزيع التكراري لمدى قيام لمؤسسات النقل الجوي ببحوث قياس الرأي العام.

الاجابات	التكرار	النسبة المؤوية	الاحتمالات	التكرار	النسبة المؤوية
نعـــــــم	59	%51.30	التعرف على الظروف والتغيرات الاقتصادية الاجتماعية السياسية التي تؤثر على المؤسسات النقل الجوي وتؤثر على التنمية	60	%52.17
			التعرف على أهم المشكلات التي يعانيها المسافرين	39	%33.91
			التعرف على اراء المسافرين في الخدمات التي تقدمها مؤسسات الطيران	16	%13.91
لا	56	%48.69			
المجموع	115	%100		115	%100

أقرت نسبة51.30   من المجموع أفراد العينة أن المؤسسة تقوم باستطلاع أراء الزبائن في حين أقرت نسبة48.69% من مجموع أفراد العينة تنفي دلك.

وعن هدف هده البحوث كانت نسبة 52.17% التعرف على الظروف والتغيرات الاقتصادية الاجتماعية السياسية التي تؤثر على المؤسسات النقل الجوي وتؤثر على

التنمية, ونسبة 13.91**%**من الأجوبة على أراء الجمهور في الخدمات التي تقدمها المؤسسة, ونسبة 33.91**%**تعرف على أهم المشكلات التي يعانيها المسافرون داخل المؤسسة .

يمكن أن نقول أن المؤسسة تقوم بممارسة هدا النشاط على أساس عدد التذاكر المباعة وعلى اساس السياسات الجديدة في اطار التنمية .

.<u>الجدول رقم</u> 37):توزيع التكراري حول قيام المؤسسات النقل الجوي بالتخطيط.

الاجابات	التكـــــــــــرار	النسبة المؤوية
نعم	60	%52.17
لا	54	%46.95
المجموع	115	%100

–من خلال قراتنا للجدول نلاحظ أن52.17 **%** من المبحوثين أكدوا أن المؤسسة تقوم بالتخطيط امانسبة 46.95**%** لاتقوم بتخطيط

هدا يعنى أن أحد أهم جوانب التنمية موجود وهو(التخطيط) الذي يعتبرعامل هام ومساهم في استمراروتطوير الافراد والمؤسسات .

<u>الجدول رقم</u> (38):توزيع تكراري مدى قيام المؤسسات بتقويم نشاطاتها.

الاجابات	**التكرار**	**النسبة المؤوية**	**الإحتمـــــــــــــالات**	**التكرار**	**النسبة المؤوية**
نعـــم	81	%70.43	التقارير الدوريةو متابعة الأعمال	17	20.98
			المقارنةبالأعوام السابقة	23	28.39
			تحليل الشكاوي والنقد	33	40.74
			الإستقطاب والبحوث الميدانية	08	9.87
لا	34	%29.56			
	115	%100		81	100

أقرت نسبة 70.43من مجموع أفراد العينة أن المؤسسة تقوم بتقويم نشاطاتها في حين أنكربعض المبحوتين دلك بنسبة تقدر ب 29.56 % ونفوا قيام المؤسسة بهده الوظيفة , وقد أكدت النسبة الغالبة أن المؤسسة تقوم بالتقويم على أساس المقارنة بالأعوام السابقة وهدا بنسبة , 28.39%من مجموع الإجابات , تليها نسبة 20.98% تأكد أن التقويم يقوم على أساس التقارير الدورية ومتابعة الأعمال, تم نسبة 40.74% من الإجابات ترى أن التقويم يقوم على أساس تحليل الشكاوى والنقد تم يأتي الإستقصاء والبحوث الميدانية في أخر القائمة بنسبة 9.87 %

يمكن أن نقول هنا : أن التقويم أساس النجاح في أي عملية ,وهدا يعنى رغبة المؤسسة في إنجاح خدماتها .

<u>الجدول رقم</u> (39):مؤشر أسباب وجود العلاقات العامة في النقل الجوي وأهميتها فيه.

الاجابات	التكرار	النسبة المئوية
كفاية المخصصات المالية بسبب ضغط الإنفاق	12	%10.43
تفهم المسؤولين لأهمية العلاقات العامة	45	%39.13
تقوم أقسام وإدارات في المؤسسة بمهام العلاقات العامة	58	%50.43
المجموع	115	%100

من خلال قراءتنا للجدول نلاحظ أن نسبة , 50.43% ترجع وجود جهاز خاص بالعلاقات العامة في المؤسسات النقل الجوي –الطيران المدني- إلى وجود أقسام , وإدارات تقوم بمهام ونشاطات العلاقات العامة , بمعنى أنه ضرورة لوجود جهاز بها, في حين أن نسبة 39.13 % من الأجوبة ترجع السبب إلى تفهم مسؤوليين لأهمية العلاقات العامة وكانت نسبة 10.43% من الأجوبة ترجع السبب إلى عدم كفاية المخصصات بسبب ضغط الإنفاق .

واعتمادا على النسبة الغالبة نقول أن المؤسسات الطيران المدني تمارس أنشطة ووظائف العلاقات العامة من خلال أقسام وإدارات مختلفة بمعنى أخر أن العلاقات العامة موجودة بصورة فعالة.

.<u>السؤال المفتوح 40 :</u>هل تعتقد ان المواطن –المسافر-يلعب دور هام في تنمية النقل الجوي وإعطاءه حقه.

في السؤال المفتوح المتعلق دور المواطن في تنمية النقل الجوي وإعطاءه حقه

لاحظنا أن أغلب أفراد العينة لديهم فكرة عن اهمية هدا الدور

هنالك من قدم لنا معلومات تتفق مع أسس التنمية بصفة عامة وهنالك من يرجعها إلى تحسين الخدمات وتغيير السياسة المتبعة وهنالك من يردها إلى التسيير الرشيد وحكمة الإدارة المؤسسات وهنالك من يردها إلى الاتصال الجيد بالمواطنين على مختلف شرائحهم ونشاطاتهم لإعطاء صورة جيدة وبالتالي كسب الزبائن. نجد أن معظم إجابات

أفراد العينة تتفق على جانب واحد هو تخفيض التكاليف وتقديم السيولة وتقليل من الحواجز الإدارية وتغيير النظام القديم وهدا يعني أنهم على دراية بأهم العوامل الأساسية لإنجاح النشاطات التنموية .

.السؤال المفتوح 41 مارايك في وجود مطارقسنطينة بالقرب من السكان_

في السؤال المفتوح المتعلق وجود مطار قسنطينةبالقرب من السكان هنالك من افراد العينة من يجد فيها ازعاج كبيرلهم سببه الضجيج والضوضاء وخطورة اتناء اعمليات الاقلاع والهبوط بحكم قرب هده الاخيرة فوق اسطح المنازل مثل حي بوعمامة الكائن بالمنطقة ويرى اخرون ان هدا امر جيد يسهل التنقل الى المطار بحكم قربه عوض التنقل في وسائل نقل عديدة قبل الوصول اليه. وتضييع الوقت .وهنالك من يرى ان المطار قريب بالنسبة اليه من الميناء

.السؤال المفتوح42- كيف يمكن الخروج من الازمة التي يعاني منها النقل الجوي ونهوض به رغم مساهمته الفعالة في تطوير التنمية الاقتصادية والاجتماعية حسب رايك هنالك من المبحوتين من يحصرها في خلق شركات اخرى منافسة لزيا دة الانتاج وهنالك من يرجعها إلى تحكم في التسعيرة وخفضها وهنالك من يحث على ضرورة تكتيف الاستثمارات وتهيئة المطارات وتزويده بالطائرات الكافية سواء لنقل الأشخاص اوالسلع والبضائع –محاربة المحسوبية وتسيير المحكم - تنويع الخدمات والمهام وتعدد الوظائف احترام الوقت والمسافرين- وضع طاقات بشرية ذات كفاءة وترك الأنظمة القديمة تعويضها بأخرى جديدة –فتح أسواق- ومواكبة المقاييس الدولية -التدعيم المالي من طرف الدولة .

الاستنتاج العام وخلاصة العمل

- التحقق الميداني من الفرضيات :

بعد هذه الوقفات التنظيرية و الإجرائية من الدراسة و البحث عن الحقيقة نقف لنتسال عن أهم النتائج التي تمخضت عليها الدراسة والتي يمكن أن تتجاوز بنتائجها اكتشافات الأمس و عليه لابد من الحكم على مدى تطابق الواقع مع ما بينته الدراسة التحليلية في الجانب الميداني في ظل تساؤلات الإشكالية والتي انطلقت من التساؤل العام الذي سنحاول الإجابة عنه من خلال الإجابة على الأسئلة التالية :
- لقد كانت الفرضية الرئيسة في دراستنا هذه تتمحور حول التعرف على النقل الجوي – الطيران المدني –والتنمية الحضرية بمدينة قسنطينة.

- كما اندرجت تحت هذه الأخيرة فرضيات جزئية فرعية ومحورية أحاول التأكد من وجودها في الميدان من خلال نتائج الدراسة الميدانية و هم:

-يساهم النقل الجوي في تنمية الاقتصاد وإنعاشه وتلبية حاجات و مطالب المجتمع .

-النقل الجوى يمكن الأشخاص-المسافرين- السلع والبضائع من قطع اكبر المسافات في اقل وقت وبأقل جهد.

-المشاكل التي يعانى منها النقل الجوي من التهميش و التخوف من استعماله اثر سلبا على الاقتصاد والمجتمع .

- تفسير وتحليل النتائج تبعا لتساؤل الاول:

-يساهم النقل الجوي في تنمية الاقتصاد وإنعاشه وتلبية حاجات و مطالب المجتمع.

ان الاهمية الاقتصادية والاجتماعية لقطاع النقل الجوي و دوره في دفع عملية التنمية بانواعها تتمتل في تعاظم المردود الاقتصادي و الاجتماعي الناتج عن تقديم خدمات النقل الجوي و تأثير تلك الخدمات على العديد من المتغيرات على الصعيدين الاجتماعي الاقتصادي الدي يسهل في تعظيم الجهود الرامية إلى رفع معدلاتها في الدولة.فنسبة 59.13 %توضح تحسن سياسة النقل الجوي في تنمية المدينةكما يوضحه الجدول رقم 22 .

فلقد عبر افراد العينة من خلال المؤشر التعرف على المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية و السياسية التى تؤثر على المؤسسات النقل الجوي والتى تؤتر على التنمية بنسبة 52.17 % كما يوضحه الجدول رقم36.

يتيح نشاط النقل الجوي توفير فرص التوظيف بصورة مباشرة داخل القطاع فلقد ساهم قطاع النقل الجوي في خلق فرص جديدة للعمالة بصورة غير مباشرة اعتمادا على علاقات الترابط و التكامل القائمة بين هذا القطاع و غيره من القطاعات الاقتصادية التي يرتبط نشاطها بخدمات قطاع النقل الجوي فهو يساهم بدلك في احداث تنمية اجتماعية.نجد دلك من خلال المؤشرتماشي القرارات الادارة مع حاجات و مطالب الافراد –المسافرين-بنسبة 53.04 % كما نجده موضح في الجدول رقم 30.

يعد الطلب على النقل الجوي- شأنه في ذلك شأن الطلب على الخدمات النقل الأخرى بغرض تحقيق أهداف متعددة أو رغبات نهائية كالسياحة و عقد الصفقات و الأعمال و الفرائض الدينية ... الخ ، و من تم فان الرحلة الجوية لا تمثل هدفا في حد ذاته أو موضعا للطلب ، بل اكثر من دلك فهو يؤدي إلى تطور نشاط الشركات النقل الجوي ، بحيث أصبح الهدف هو بيع أو تقديم منتج متكامل – خاصة في الشركات النقل الجوي – لايقتصر توفير مقعد للراكب و إنما بات يتضمن تنظيم وإعداد برامج سياحية ، و اختيار أفضل الفنادق للإقامة بأسعار معتدلة ، بحيث تجدب أكبر عدد ممكن من السياح وأسعار تذاكر السفر عبر

خطوط النقل الجوي .بالاضافة لاستحداث أساليب تسويق متطورة لترويج بيع هذا المنتج المتكامل .

و بالرغم من المردود المادي الكبير و الذي يمكن أن تحصل عليه شركات الطيران الكبرى من تقديم المنتج المتكامل وتحقيق التوافق الزمني بين عمليات التسويق و إنتاج الطاقة التحميلية للطائرة في ضوء الاحتياجات الفعلية للعملاء من ناحية الكمية والنوعية .

محاولة التحكم في الطلب على الخدمة النقل الجوي و توقيته من خلال خفض قيمة التذاكر السفر أو نقل البضائع ، في مواسم محددة بغرض جدب أكبر عدد ممكن من مستخدمي خدمة النقل الجوي .

المردود الاقتصادي الاجتماعي الذي ينعكس في تحقيق أقصى قدر من المنافع الاقتصادية و الاجتماعية وحتى السياسية التي تعم أفراد المجتمع ككل ، و من هذا المنطلق فان تحليل مساهمة نشاط النقل الجوي يأخذ في اعتباره العوامل الآتية :

-أن هدف تعظيم المنافع العامة (الاقتصادية و الاجتماعية) يتقدم على هدف تعظيم الربح المادي الناتج عن ممارسة هذا النشاط .

أن قطاع النقل الجوي يأخذ اعتباره النفع العام الناتج تشغيل الخط الجوي و الذي يتجلى في شكل زيادة المنفعة المكانية و الزمنية للمنتج المنقول جوا واثر ذلك في زيادة رفاهية أفراد المجتمع إلى جانب المنفعة الاقتصادية الناتجة عن ربط الدولة المعنية بغيرها من الدول الأخرى .

أن تحليل العائد في مجال النقل الجوي، سوف يستند إلى الآثار الاقتصادية الاجتماعية غير مباشرة الناتجة عن ممارسة هذا النشاط و التي تعزز إلى علاقات التكامل و الترابط التي يوفرها بنشاط النقل الجوي ، وبعبارة أخرى يمكن تحديد هام للعائد الاقتصادي لنشاط النقل الجوي من خلال قياس القيمة المضافة الصافية لمساهمة هذا القطاع في ناتج الأنشطة الاقتصادية الأخرى ، التي تعتمد على خدمات النقل عبر الخطوط الملاحية الجوية ، كما هو الحال بالنسبة لنشاط قطاع السياحة و التجارة الخارجية (استيراد و تصدير) .

و نظرا للدور المتنامي لهذا المصدر كا مصادر التمويل المختلفة للاستثمارات في قطاع النقل الجوي فقد ظهر عدد كبير من البنوك و المؤسسات التمويلية المتخصصة في شراء الطائرات بهدف إعادة بيعها لشركات الطيران لممارسة نشاطها في مجال النقل الجوي .

و يرجع تزايد عدد المؤسسات ادا يتمتع نشاطها في هذا المجال من مزايا ضريبية تسهم في زيادة معدل استثمارها و هو ما يجعل الحوافز الضريبية التي تمنحها الحكومة لتلك

المؤسسات من أهم متطلبات ممارسة نشاطات في هذا المجال ويمكن تبيان دلك من خلال مساهمة المواطن ودوره في تنمية النقل الجوي واعطاء ابعاد اجتماعية اكثر ودلك كما نجده في السؤال المفتوح رقم 40 وكدلك السؤال رقم 42 .

.من خلال المعطيات المتحصل عليها من الدراسة الميدانية و المذكورة أعلاها نقول أن الفرضية رقم01 فرضية مؤكدةو قد تضمنت مساهمة النقل الجوي في تنمية الاقتصاد وإنعاشه وتلبية حاجات و مطالب المجتمع .

- تفسير وتحليل النتائج تبعا لتساؤل الثاني:

-النقل الجوى يمكن الأشخاص-المسافرين- والسلع والبضائع من قطع اكبر المسافات في اقل وقت وبأقل جهد. -

ان النقل الجوي يمكن المسافرين من مواطنين-متعاملين اقتصاديين-تجار-موظفين في شركات اجنبية–طلبة-رؤساء مؤسسات –مستثمرين- وسياسيين -كبار الشخصيات –العلماء-سياح- وحتى الفنانين – وغيرهم من قطع اكبر المسافات في اقل وقت وبأقل جهد

فهو يحقق عامل ربح الوقت والراحة والسلامة الجوية و سهولة التنقل بحيث يحقق لأفراد العينة ربح الوقت بنسبة 59.13% كما نجده موضح في الجدول رقم 20.

ونجد مؤشراخر يبين سهولة التنقل بنسبة 91.30 % كما يوضحه الجدول رقم 12وهي نسبة عالية جدا بالإضافة إلى توفر الخطوط ازداد عدد الخطوط المباشرة من مدينة قسنطينة إلى بعض المناطق في العالم نذكر على سبيل المثال "خط قسنطينة –بكين وخط قسنطينة-موريال"بنسبة 60.06%كما نجده في الجدول رقم 13.

ونجد مؤشرات أخرى تبين دور النقل الجوي في تحقيق مطالب افراد العينة كتحقيق الراحة فافيما يخص هدا المؤشر فهي مريحة حيث تشهد الطائرات عمليات تجديد في الوسائل و الاجهزة والخدمات كاتقديم وجبات لطعام وتنويعها تكون لديدة وصحية و توفر الهدوء والنظام وكافة شروط النظافة فاكانت معظم الإجابات تشير الى الوضعية الحسنة لخدمات النقل في الطائرات إذ أن عدد الركاب المستوفي لعدد المقاعد يشكل عامل ايجابي أمام توفر الراحة و المتعة المرجوة داخل الطائرة والوصول في وقت أفضل من وسائل النقل الأخرى كما نجده موضح في الجدول رقم20.

اما فيما يخص مؤشر السلامة الجوية و الامن تسعى شركات الطيران المدني –النقل الجوي- توفير المزيد منهالاكسابها ميزة الأمان بصورة أفضل لإزالة الشعور بالخوف من الطيران وإزالة الخوف السائد بين قطاعات عريضة من سكان العالم و هو ما يجعلهم يحجمون عن استخدام هذه الوسيلة الحديثة خوفا من الحوادث المحتمل وقوعها أثناء تحليق

الطائرة في الجو فتم تزويدها بطاقم طبي كامل-احتياطي هام من الأدوية ـــأطواف النجاة- أجهزة التزويد بالأكسجين عند الحاجة إليها كما زودت بأجهزة متطورة تكفل لها مواجهة المواقف الطارئة التي يمكن أن تتعرض لها في حالة حدوث تقلبات جوية مفاجئة أو عمليات اختطاف أو هبوط اضطراري و ليس من شك في أن الجهود التي بذلت خلال العقود الأخيرة لتطوير مواصفاتها و خاصة فيما يختص بالجسم و الأجنحة و المحركات و الوقود المستخدم بالإضافة إلى رفع كفاءة أجهزة الأمان و الملاحة الجوية سواء في الطائرة أو في المحطات الأرضية –المطارات-الموجهة لها في العديد من الأمور وقد اكسب هذه الوسيلة – الطائرة – العديد من الخصائص التي تميزها عن غيرها من وسائل النقل الأخرى و التي يأتي في مقدمتها السرعة و انخفاض التكلفة النسبية للمسافات الطويلة بالإضافة إلى ميزة النقل المباشر و خاصة بالنسبة لكل من فئة رجال الأعمال التجاروعمال الشركات هدا في نقل الاشخاص اما في نقل البضائع فهي تنقل البضائع الهامة كالأدوية والطرود البريدية وحتى الأجهزة الالكترونية - الآلات و السلع غالية الثمن.فهي توفر السلامة الجوية بنسبة59.13 %. وسائل الامن بنسبة 88.69 % كما هو موضح في الجدول رقم 17.

بالاضافة الى قدرتها الهائلة على الشحن تمكن اعداد كبيرة من السلع والبضائع من الوصول في الوقت المناسب فهده الأخيرة تجنب هده البضائع والسلع من الفساد والتلف كما تتجاوز لحد كبير العراقيل و الحواجز التي تعيقها أو تؤثر على عملية التنقل كما هو الحال مع وسائل النقل الأخرى التي تشهد ازدحام مروري وحوادث و مشاكل يوميا وباستمرار في الحركة التنقلية تمنع من وصول هده السلع في وقتها فتنعكس سلبا على الاقتصاد وعلى تلبية مطالب المواطنين وحاجاتهم الضرورية وهو الوصول في الوقت المناسب دون عناء.

ولكون الطائرة تتمتع أكثر من غيرها من الوسائل النقل الأخرى بمسار مفتوح -مجال جوي واسع - أثناء تنقلها من جهة أخرى.

اما فيما يخص الاعداد الهامة والمعتبرة من مسافرين سواء يقطنون بمدينة قسنطينة او مسافرين يقطنون خارجها يتجهون إليها لان لديهم نشاطات على مستوى مدينة قسنطينة فهم يتخدون المطار الدولي محطة سفر ونقطة عبور بالنسبة إليهم بمعدل مرتين في الشهر و ذلك بنسبة 42.60 % و هذا ما يؤكده الجدول رقم 06 فهذه النسبة تشيرللسفر المتكررو الطلب الكبير على الطائرات من قبل هده الفئات نقول ان النقل الجوي يؤدي وظيفة ايجابية وفعالة ، و هذا ما نلاحظه من خلال الجدول رقم 23 الذي يمثل برامج الرحلات وتوقيتها المناسب فابنسبة 67.82 % من أفراد العينة أجابت بانها مناسبة و كذلك احترام طاقم الطائرة بالوقت بنسبة57.39% كما نجد دلك في الجدول رقم 10 امافيما يخص علاقة المضيفات والمضيفين مع الركاب داخل الطائرة او علاقة الركاب بعضهم ببعض أجابت بالإيجاب فهي

تقيم علاقات طيبة في الطائرة بنسبة 51.30% كما يوضحه الجدول رقم25 فنجد بعض المسافرين يدخلون في حوار فيما بينهم يريدون من خلاله نقاش بعض الأمور الاقتصادية والسياسية قد تخص العمل أو نشاطات الممارسة من طرفهم أو أمور ثقافية تدور حول بعض الاهتمامات الاجتماعية وقد تصل إلى الاهتمامات الشخصية في الحياة العادية لان افراد العينة اغلبهم من الفئة المثقفة يحبون الاتصال وإقامة العلاقات مع الآخرين من المتقفين فيكون الاتصال بينهم عال وفعال فهنالك من يجده مميزو شيق حتى انه ينسيهم أحيانا المسافة المقطوعة وعناء السفروهدا دليل على وجود الاتصال وفعالية كما يبينه مؤشرالاتصال الشخصي بنسبة 38.46 %.كما يوضحه الجدول رقم 35. كل هذا من شأنه أن يعطي نظرة ايجابية عن دور وسائل النقل الجوي في التنمية الاجتماعية بالنسبة للأشخاص والتنمية الاقتصادية بالنسبة للبضائع والسلع.

فامن خلال المعطيات المتحصل عليها من الدراسة الميدانية و المذكورة أعلاها نقول أن الفرضية رقم02 فرضية مؤكدةو قد تضمنت أن النقل الجوي في مدينة قسنطينة يمكن الأشخاص-المسافرين- والسلع والبضائع من قطع اكبر المسافات في اقل وقت وبأقل جهد.وفي ظروف ملائمة .

- تفسير وتحليل النتائج تبعا لتساؤل الثالث:

اما الفرضية الثالثة التى تتمحور حول المشاكل التي يعانى منها النقل الجوي من التهميش و التخوف من استعماله اثر سلبا على الاقتصاد والمجتمع .

الشائع عن مشاكل النقل الجوي هو الخوف من الحوادث المحتمل وقوعها أثناء تحليق الطائرة في الجوا اي عدم التقة بمبدا السلامة الجوية فالخوف من الطيران السائد بين قطاعات عريضة من سكان العالم هو ما يجعلهم يحجمون عن استخدام هذه الوسيلة الحديثة لكن حسب التحقق الميداني وحسب ما دهب اليه افرادالعينة فهم يرجعون مشاكل النقل الجوي الى مشكل التخوف من استعماله بسبب السياسات المتبعة من طرف الجهات المسؤولة وعدم اكثرات النظام وعدم تخصيص الجهات المسوؤلة ميزانية بتوفير اسطول جوي يتناسب مع اعداد المسافرين فبقي مهمشا وغير مهتم به.

فاالنقل الجوي لم يستغل احسن استغلال رغم ما اكده من فعالية في الاستثمار في التنمية بمختلف انواعها .وهدا ما نجده من خلال اجابات افراد العينة بنسبة65.21%كما هو موضح في الجدول رقم 31.

كما أننا نلمس تدهور في نظام النقل ودلك بالنسبة 47.82% كما يوضحه الجدول رقم 21

إذ أن هناك عدد معتبر من المبحوثين يقرون بأنه غير فعال وغير منظم وهنالك من يرى انه بقي على حاله بسبب اتباع الانظمة القديمة فاالطائرات بقيت غير كافية ، و بعض النقص في التنظيم بالمطار ذلك بسبب الزيادة الملحوظة في عدد االمسافرين به و عدد الوافدين إلي المطار.خاصة في أوقات عطل نهاية الاسبوع مواسم الحج والعطل الصيفية وعودة المهاجرين الى ارض الوطن اين يكثر الازدحام –الضجيج-والفوضى كما نجده موضح في السؤال رقم 42. وهنالك من المبحوثين يرجعها الى إحراج في الجانب المادي و خاصة فئة الطلاب وبعض الموظفين و ذلك بنسبة 23.47 % من مجموع أفراد العينة . كذلك فيما يخص تجهيزات المطارو صغر مساحته هي السبب في عدم قدرته على استيعاب طائرات كثيرة فهي كما أشار أفراد العينة أنها تتوفر فيها على بعض الوسائل الهامة كاالمطاعم – المقاعد الانتظار-المرافق-المصلى –دورة المياه –الصيدلية- لكنها غير كافية لانها تعاني التهميش وعدم الاهتمام حيث كانت الإجابة بنسبة 19.13 % كما يوضحه الجدول رقم (14).

ان الاحراج الدي تجده عينة البحث في الجانب المادي يرجع اساسا الى انعدام الخطوط المباشرة فرغم توفر الخطوط وهدا ماكدته عينة البحث في مواضع سابقة الا انها -افراد العينة –تضطر للتنقل بطائرتين فاالاحراج غالبا ما يكون على مستوى الخطوط الخارجية اين تزداد تكاليفها وتكون باهضة خاصة بالنسبة لفئة الطلاب من جهة أخرى و خاصة و أن مدينة قسنطينة تشهد في الآونة الأخيرة توسع كبير و زيادة في عدد السكان والمسافرين ولها درجة استقطابها عالية جدا وبالتالي الزيادة في الطلب على التنقل.من خلال المعطيات المتحصل عليها من الدراسة الميدانية و المذكورة أعلاه نقول أن الفرضية رقم03 فرضية مؤكدة فهناك مشاكل وصعوبات في النقل الجوي سواء بالنسبة إلى الأفراد المنتقلين خارج المدينة أو بالنسبة إلى الأفراد المتجهين إلى خارج البلاد .

الانه يمكن التخفيف منها ادا تم تغيير النظام القديم وتشجيع المنافسة واتباع سياسة جادة في تخفيض التكاليف وتوفير المزيد من الخطوط الجوية سواء داخلية او خارجية حتى ان الكثير من افراد العينة يجزمون بتفوق هدا النوع من النقل عن باقي الوسائل الاخرى ان تم تخفيض التكاليف فان معظم الشعوب لن تتردد من جعل الطائرة وسيلة تنقلهم الاولى وبدون منازع . فمشاكل النقل الجوي ترتبط ارتباطا وتيقا بمدى دقة القوانين وشموليتهالمشاكل التنمية وبمدى قدرة وحرص الهيئات الرسمية و غير الرسمية على فرض احترام قوانين النقل كما أنها ترتبط ارتباط دولي و بالتالي فهي تتطلب أحيانا تعامل دوليا ووطنيا.

<u>النتائج</u>

01 – يقوم النقل على عدة جوانب واركان تتمثل في المنتفع بوسيلة النقل وعقد النقل وعناصره التى تزيد من اهمية على كافة المجالات .

02 – تختلف انواع النقل باختلاف مجالاتها : الجوي البري او البحري ومعايير المفاضلة بها بحسب التكلفة والسرعة ومدى الاعتمادية عليها مع القدرة على التغطية السوق .

03 – ان اختلاف كل من وسيلة النقل والخط الدي تنهجه تختلف معه نوعية خدمة هته الاخيرة وهدا من اجل ضمان الفعالية في اداء الوظيفة المرجوة .

04 – تنعكس مدى فعالية خدمة النقل في عناصر هته الاخيرة والمتمثلة في مستوى الخدمة المطلوبة ونوعيتها .

05 – يقوم سوق عرض وطلب خدمات النقل الجوي على تحليل وخصائص العرض والطلب وكدا محدداتها .

06 – يعتبر المزيج التسويقي الترويجي مثلا احد اهم السياسات الاقتصادية كجانب هام في الاقتصاد ودلك بالنسبة للزبون–المسافر– من جهة ورجل الاقتصاد من جهة اخرى

07 – يقوم الاشهار بتوصيل الرسالة الاشهارية من احد اكبر واهم مؤسسات النقل الجوي – الخطوط الجوية الجزائرية – ومؤسسات الطيران الاخرى الي المستهلك النهائي وتعليمة كيفية استخدام الخدمة ودلك كله باستعمال تسيير محكم متمثل في الوسائل الميزانية وكدا الوكالات الاشهارية .

08– تحتل العلاقات العامة اهمية خاصة لدى غالبية مسيري مؤسسات النقل الجوي نظرا لمدى فعالية هده الوسيلة مع الجمهور ودلك بتخصيص ميزانية لها ترتبط اساس بميزانية المخصصة للانتاج وكدا حجم الجمهورالمستهدف–المسافرين– .

09– تهدف ترقية المبيعات الى كل ما من شانه ان يرفع من المبيعات المؤسسات الطيران المدني –النقل الجوي– باستخدام عدة اساليب من بينها التخفيضات والهداياوتطوير في مجالات التنمية .

10– تعتبر قوة البيع المزود الاول لهده المؤسسات بالمعلومات التى تكون بحاجة اليها حول السوق والمنافسة ودلك عن طريق اتصال شخصي ومباشر بين رجال البيع والزبائن.

11– تعمل المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية من اجل تطوير حصيلة انشاطتها بتوفير مقاعد اضافية كل سنة كافة رحلاتها بما في دلك افواج الحج والعمرة وايضا بزيادة نشاط شحنها.

12- يقوم الاشهار في المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية باستعمال كافة الوسائل الاشهارية باختلاف انواعها .

13- تقوم العلاقات العامة في المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية باستعمال تقنية الرعاية .

14- من اهم الاسايب التى تسخدمها المديرية الجوية من اجل ترقية مبيعاتها التخفيضات المنتظمة والموسمية وكدا الهدايا المقدمة للزبائن.

15- تعمل المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية ومؤسسات الطيران المدني من اجل خلق صورة حسنة عن مؤسساتها باختيار رجال بيع تتوفر فيهم صفات معينة وكدلك تعمل على تدريبهم ومكافاتهم

* التطلعات المستقبلية حول الموضوع :

- من خلال الدراسة التي قمنا بها حول إشكالية النقل الجوي-الطيران المدني-ودوره في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة و التي قد شملت على جانب نظري ، يحتوي على عموميات نظرية حول مجال الدراسة و بعض الفصول التي تخدم هدف البحث و الجانب الميداني الذي تضمن حقائق تم التوصل اليها من خلال الاعتماد على عدة وسائل ميدانية " كالملاحظة ، المقابلة ، الاستمارة ... "

- كما يلاحظ أن موضوع دراستنا هذا قد غلب عليه الطابع الميداني أكثر من الطابع النظري بحكم المشكل الميداني أكثر و من خلال هذا البحث استطعنا أن نقف على دوروأهم المميزات و المشاكل التي يعاني منها نظام النقل الجوي و المرور من خلال المقابلات التي تمت

خلال مراحل البحث مع أفراد المجتمع المبحوث ثم تسجيل بعض التطلعات التي تهدف إلى شيء واحد و هو تطويرنظام النقل بصفة عامة و نظام النقل الجوي بصفة خاصة .

أن معظم المبحوثين يشيرون إلى دور الإدارة والنظام في مجال النقل ، بمعنى أنهم يرون أن تجهيز المطارات و الطائرات من مهمة السلطات والبلديات حيث يتوجب على مديرية النقل أن تضاعف من عمليات التنسيق معها و ذلك لتحديد المواقف الرسمية و الإجبارية و الاختيارية و تجهيزها حسب حاجيات الركاب الدين يعتبرون مواطنين قبل كل شى و خاصة وضع الشروط القانونية لها و السهر على تطبيقها لمنع التجاوزات التي قد تحدث بها.

هناك كذلك فئة من أفراد المجتمع تشير إلى ضرورة تنظيم برامج وجدول الرحلات وتوفير وزيادة الخطوط استغلالها جيدا و كذلك الرفع من مستوى الخدمة و كذلك التنسيق بين

رجال الإعمال والمتعاملين الخواص والمستثمرين لحل مشاكل النقل بصفة عامة و للحد من الاستغلال الغير الكافي و الاحتكار ونظام القديم القائم بالاضافة الى عدم وجود المنافسة ، التي تأثر سلبا على الركاب أثناء تنقلهم .

كذلك تشير أفراد العينة إلى مشكل الخطوط المباشرة التي لابد أن تعزز وتكثف لزيادة الحركة ومنه زيادة التسويق والترويج وإيجاد أسواق المنتجات المحلية مع مراعاة الدولة تخفيض الجانب التكاليف الذي يعد من ابرز الصعوبات التي يعاني منها النقل الجوي إلى يومنا هدا تطوير وسائل الاتصال وتدعيم العلاقات العامة في قطاع النقل بالإضافة إلى زيادة تطوير الخدمات لترقى للمستوى العالمي وتاتير الايجابي على الصعيدين ألخدماتي الاجتماعي والصعيد الاقتصادي.

كذلك الشغل الشاغل لأفراد المجتمع هو زيادة في عدد الطائرات في مدينة قسنطينة، كما أثبتت الدراسة بان نسبة 80.86 % كما يشبر اليه الجدول رقم (11)

فا عددالطائرات في مطارالمدينة غير كافي و خاصة العاملة على خط مدينة قسنطينة والخطوط الداخلية لان مدينة قسنطينة التي تنتج عنها في الآونة الأخيرة ،حركة دؤوبة والاهتمام به لان النقل لايسجل وقوع حوادث كثيرة مقارنة مع وسائل النقل الاخرى بالإضافة إلى مراعاة الجانب البيئي نتيجة إفرازات الغازية في الجو لمحركات ، كما يشير أفراد العينة إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار تجهيز الطائرة بوسائل الاكثر امنا والراحة بالاضافة الى وسائل الاتصال و هذا من اجل راحة الركاب .

حيث أن معظم المبحوثين يتفاؤلون بزيادة شراء الطائرات والدي نجد ان الكثير منهم يتمنى ان يتم صناعتها في الجزائر عوض شراءها وان تم تطبيق سياسات تخفيض التكاليف ستستقطب شركات الطيران المدني اعداد هائلة من المسافرين سيؤدي دلك الى زيادة الاستثمار بكل اشكاله وزيادة المبيعات والترويج السلع العاملة على خطوط الداخلية وخاصة الخارجية لان هذه الخطوط تعاني نقص ملحوظ في عدد االطائرات و في المقابل نجد تزايد مستمر لعدد الركاب و ذلك مع مرور الوقت ، كما يطالب معظم المبحوثين من زيادة عدد الطائرات .

- أن أفراد مجتمع البحث يرون بان أهم عامل يؤثر على راحة الركاب هو مستوى تجهيز المطارات من مرافق وبعض الخدمات الأخرى تخفف من أعباء الانتظار و تضمن سلامتهم و راحتهم كما يجب إقامة مطارات عصرية و تتوفر بها كل أسباب الراحة خاصة وان مدينة قسنطينة تسجل بناء مطار دولي جديد سيكون أوسع واحدث بالمعايير الدولية .

- أكدت الدراسة الميدانية أن حوالي 39.13 % من الركاب لا يصلون إلى أهدافهم مباشرة أي أنهم يستعملون طائرتين لعدم وجود خطوط مباشرة بين مختلف مناطق الإقليم و أنهم

يستعملون الطائرة و وسائل نقل أخرى لتكملة عملية التنقل و الوصول إلى الأهداف المقصودة و هذا ما يدل على اهمية النقل الجوي في اختصار المسافات حتى ولو كانت طويلة من جهة .كما يشير اليه الجدول رقم (13).

أما فيما يخص الناحية الأمنية و النظامية فيرى المبحوثين انه لا بد من زيادة توفيرالأمن داخل المطارات و ذلك بتكليف رجال الشرطة للسهر على راحة و امن الركاب .

–اقتراحات الباحث:

01–نقترح على المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بان تهتم باكثر بالتسويق وبصفة خاصة الترويج وتطوير الخدمات للمسافرين والتقليل من اسعار التدكرة لان دلك يمكنها من استقطاب اعداد هائلة ان اولت الدولة هدا الجانب وتطبقه باسس علمية .
على المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية تكثيف الحملات الاشهارية بكافة الوسائل المرئية المسموعة والمكتوبة
02–اما فيما يخص وسيلة العلاقات العامة نوصي المديرية التكثيف من استعمال التقنيات الموجودة بهته الوسائل.
03–نقترح على المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية التنويع في استخدام الاساليب ترقية المبيعات الانتاج وزيادة قدراتها على الشحن لتنمية الاقتصاد رغم فعاليته في هدا المجال .
04–وبخصوص عنصر قوة البيع النتاج والخدمات ننصح المديرية باجراء دورات تكوينية لرجال وعمال المؤسسات لتحسين الخدمات لترقى الى مستوى الدولي وكدلك استخدام وسائل التحفيز من فترة لاخرى ..
05-تخفيض التكاليف سيزيد من استقطاب المسافرين لمؤسسات الطيران –النقل الجوي-
06-القضاء على النظام القديم واستبداله بنظام رشيد يهتم بالاستثمار في مجال النقل الجوي وتمكينه من تحقيق التنمية بانواعها لاسيما الحضرية .

07-استغلال كفاءة الطائرات وقدرتها العالية في شحن البضائع ونقل –المسافرين الدي يزداد عددهم بصورة ملحوظة وهامة.

08-وضع سياسات جديدة في مجال تطوير النقل واستغلاله احسن استغلال واخراجه من التهميش وعدم الاهتمام به وعدم حصره واستخدامه الافي الحالات الاستثنائية والطارئة .

*** خلاصة الباحث :**

في ضوء هذه التطلعات المستوحاة من الواقع و آراء المبحوثين إزاء هذا الموضوع الحساس فان الباحث يرى بان النقل الجوي بمدينة قسنطينة في السنوات الاخيرة يشهد بصفة

واضحة و كبيرة تطورات هامة رغم مايعانيه من صعوبات وبعض المشاكل في النظام الذي يسيره وفي نقص الخطوط و في الطائرات و تجهيزها بوسائل فائقة الحداثة والتطور ، كالمطارات و تجهيزها ، و التخفيض في التكاليف ، و تعاني بنسبة قليلة من الازدحام لكن في المستقبل و بزيادة الطلب على استعمال نقل البضائع والسلع والاشخاص في هذه المدينة و نتيجة لسياسة الدولة المتبعة في محاولة منها لتخفيض التكاليف ولتخفيف الضغط على مدينة قسنطينة فان عدد المسافرين سوف يتضاعف و بذلك يزداد استخدام الطائرات ولوكانت من الحجم الصغير هذا قد يخلق انفراج وتخفيف الازدحام التي تعاني منه عدة مدن في الجزائر بما فيها مدينة قسنطينة و حتى في العالم الثالث لذلك لابد من أن تكون هناك خطط لتنظيم وتسيير حركة النقل الجوي في المدينة كما يجب أن تصبح هذه الخطط دليلا تسترشد به كل حركة إصلاح أو تخطيط في المدينة ، غير انه عليها أن تصمم هذه الخطة و يبدأ في تنفيذها كعلاج مبدئي للمشكلات النقل الجوي و في هذا الصدد يجب أن يكون التميز واضحا بين الطابع المؤقت لمثل هذه الحلول و بين الحلول الدائمة و الجذرية للمشكلة .

و هكذا يبدوا واضحا أن مواجهة مشكلات النقل الجوي تتطلب بالضرورة إعداد خطة لإيجاد نسق نقل متوازن ، و في هذا الصدد يبدو أن من أهم الأهداف التي تسعى إليها في تخطيط المدن تحقيق اكبر قدر ممكن لسكانها-المسافرين- حرية اختيار فرص متنوعة للعمل ،النشاط –سياحة وترفيه - التعليم و الثقافة ، و غيرها فهذه الاختيارات لن يكون لها معنى دون أن يكون هناك إمكانية الوصول إليها ، و يتضمن هذا نسقا شاملا للنقل الجوي و المواصلات بصفة عامة يفي لكل أنواع تحركات الناس و البضائع ، كذلك لابد أن لا ننسى حصة البيئة و خاصة أن النقل بكافة أشكاله من أهم عوامل التلوث في العالم فلابد من استبدال الطائرات القديمة بأخرى حديثة مع محاولة إيجاد مصادر الطاقة نظيفة في المستقبل للحد من مظاهر التلوث البيئي و تلوث الهواء والجو .

- إذن حتى يكون نظام النقل الجوي يتميز بالتكامل في عناصره ، و يتميز أيضا بان وسائله سليمة تماما من الناحية الاقتصادية و الاجتماعية والامنية كما أشار إليها عدة باحثين اقتصاديين ، فلابد من وضع خطة صارمة مدعمة بتنفيذ قانوني صارم اتجاه نظام النقل الجوي سياسة رشيدة تنظيم محكم وتسييرمناسب .

الخاتمة

الخاتمـــــة :

ان النتائج العامة التي تم التوصل اليها في هدا البحث سمحت للباحث بتجديد فكرة اساسية مفادها ان العلاقة بين النقل الجوي و التنمية الحضرية هي علاقة تكاملية ووتيقة وان التنمية الشاملة تتوقف على مدى نجاح نظام النقل بمختلف انواعه منها الجوي وقد تبين من خلال الدراسات الميدانية ان مسالة النقل الجوي وعلاقته باستراتيجية التنمية و الاصلاحات ونتائجها اصبحت من الموضوعات الهامة التي توليها الدول والحكومات اهمية كبرى في مخططاتها و برامجها السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية ودلك لانها تعتبر استتمار بالغ بالنسبة لها لدا فان دراسة مشكلات النقل الجوي ودوره بصورة سطحية اوفي نطاق خبرة امة او دولة لايكفي مهما حاولت ان تتصف بصفة الشمولية بل لابد من الاطلاع والاخد بتجارب وخبرات الدول الاخرى في هدا المجال قصد الاستفادة من خبراتها لتصبح الاصلاحات في قطاع النقل بصفة عامة والنقل الجوي على وجه الخصوص في مستوى تطور الحضاري العالمي ومن هنا كان ينبغي ان نولي للنقل الجوي اهمية واولوية في اي تخطيط تنموي لان قطاع النقل هو شريان المدينة والنقل الجوي يلعب دورا اقتصاديا(تجاريا – ترويجا– تسويقيا) واجتماعيا خدماتيا مستعينا بمختلف وسائل الاتصال ورغم دلك لازال يعاني من استعماله في الدول النامية لانه لم يحظى بكامل الاهتمام رغم ما يوفره من منافع جمة وعظيمةللمجتمع او للاقتصاد عن طريق نقل البضائع وقدرته الهائلة في سعة الشحن– تسويق –ترويج ...الخ و بتحقيقه لسرعة ومتعة التنقل التى تزيد في ارضاء –المواطنين–المسافرين مستعملي وسيلة النقل الجوي وهويساهم في تحقيق خدمات للمجتمع والاقتصاد بهدا فقط يمكن الحديث عن اجيال قادرة على تحمل المسؤولية ولعب دورها في ميدان التنمية والتنمية الحضرية بصفة خاصة و التصدي لتحديات العصر و تحديات التكنولوجيا و المواصلات .

ومن هنا تجدر الاشارة الى ان قسنطينة اليوم ادا ارادت ان تفرض وجودها في ظل هدا الصراع الحضاري و تحديات العولمة وان تعمل على تطوير نظامها النقلي حتى يستجيب لمتطلبات المجتمع الاقتصادية والاجتماعية و التقافية لان الدراسات التي اجريت

في هدا الميدان مند الاستقلال الى يومنا هدا لازالت تفتقد المصداقية و الجدية المطلوبة لحل مشاكل كثيرة يعاني منه النقل الجوي بصفة خاصة والنقل بصفة عامة سواء في قسنطينة او في الجزائر .

وفي النهاية يمكننا التاكيد ان النظام النقل يعد اهم العمليات التي يساهم في تطور المجتمع والاقتصاد وازدهاره لدا فان تقصير في هدا المجال سيؤدي الى اهدار طاقات بشرية هائلة كان بامكانها ان تلعب دورا هاما في عملية التنميةو التنمية الحضرية ومن هدا المنطلق واثناء وضع اي برنامج خاص بالنقل الجوي ينبغي اعطاء اولوية القضاء على النظام القديم القائم على التهميش التخوف من استعماله لايمكن انكار مساهمته وفعاليته في تحقيق الاستثمارات وتحقيق اهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

عن معالجتنا التحليلية و التقييمية لنظام النقل الجوي بمدينة قسنطينة تبين لنا انه يساهم في حركة نمو مدينة قسنطينة رغم غياب إستراتيجية فعالة لتطوير شبكة خطوطه التي تساهم في تخفيف من الاختناق المروري و من خلال هذا البحث المتواضع وجدنا أن النقل الجوي في مدينة قسنطينة هوضحية بقاء نظام قديم يحرم التنمية من خدماته الجمة والفعالة و هذا راجع إلى عدة أسباب ، طبيعة السياسة المتبعة وسوء التخطيط التي رأي أفراد البحث أنها اسباب تهميشه و النقص الواضح في الاستثمارات في مختلف مجالات التنمية لاسيما الاقتصادية والحضرية التي تخدم التنمية الاجتماعية و عدم الاهتمام بالخطوط المباشرة ، بالرغم من كون مدينة قسنطينة قطب جدب هام وعاصمة للشرق الجزائري فهي نقطة وصل بين تجمعات حضرية مهمة ، بالإضافة إلى الارتقاء بمستوى الخدمة داخل االطائرة من نظافة و احترام وامن وراحة و غيرها ، فوسائل النقل الجوي تؤدي دور ايجابي فعال ان تم استغلاله بشكل محكم فرضاء الأفراد عن هذه الوسائل و الخدمة التي تقدمها امر مشجع ان تم تطبيق السياسات المستقبلية من طرف الدولة حول تخفيض التكاليف .

لهذا أصبح من الضروري رسم خطط و سياسات التي تحاول تحقيق التوازن بين العرض و الطلب ، حيث أن هذه الأخيرة جزء متكاملا من مجموعة إستراتيجية شاملة من السياسات التي تعني بكل جوانب التنمية الحضرية للتخفيف على الأقل من حدة المشاكل التي

تعاني منها وسائل النقل الاخرى النقل في هذه المدينة انه من البديهي و كما يجري في كل دراسة ميدانية فان الباحث أو الدارس يجد مجموعة من الصعوبات لم يكن يتصورها من ذي قبل كالنزول الى الميدان في ظل الظروف مستعصية فطبيعة الموضوع جدته وحداتته شكلت لنا عراقيل في غاية الصعوبة بدا بمحدودية المراجع والمصادر وقلة الدراسات المشابهة في النقل الجوي .

لقد اضطر الباحث إلى تكييف الدراسة واستغلال كافة الإمكانيات المتاحة و المسخرة و قد كان لنا في هذه الدراسة و ما يستلزمه من مثابرة عملية تجربة حقيقية تتمثل في الدراسة النظرية و الميدانية ، فلم ندخر جهدا و لا وقتا في تحقيق أهداف هذه الدراسة على الرغم من الظروف النفسية و الاجتماعية وحتى المالية التي مررنا بها .

أخيرا نعتقد أننا أصبنا هدفنا المتوخي من هذه الدراسة و لو أن ظروف انجاز و إخراج هذه الرسالة إلى الوجود لم ترضي طموحنا الأساسي الذي دفعنا إلى الخوض في مثل هذه التجربة .

و يبقى أمل الباحث معلقا إلى الآفاق و المستقبل وقت يكتمل فيه نضجنا النظري و العلمي لمعالجة أخرى للموضوع أو مواضع غيره تعطينا القبول و الرضي عن العمل .

-والسؤال المطروح هل تستطيع الدولة الجزائرية وضع سياسة خاصة بالنقل الجوي تستطيع من خلالها خلق تنمية حقيقية ومستدامة تعود بالمنفعة على الاقتصاد والمجتمع في المستقبل

–وهل الدولة الجزائرية ستتشجع البحوث العلمية في مجال صناعة النقل الجوي وتعمل على تطويره بدل من شراءها

قائمة الجداول و الاشكال

قائمة المراجع

قائمة المراجع بالغة العربية

1-احمد مصطفى خاطر التنمية المجتمع المحلي المكتبة الجامعية الإسكندرية 2000 .

2-احمد سرحان منهاج الخدمة الاجتماعية لحماية البيئة من التكون ط1 الفكر العربي القاهرة 2005.

3-خالد مصطفى قاسم إدارة البيئة والتنمية المتعاملة في ضل العولمة المعاصرة الدار الجامعية الإسكندرية 2007.

4- محمد زيدان الاستقرار والمنهج العلمي وطرق اعداد البحث العلمي – ديوان المطبوعات الجامعية 1980.

5- عمار بحوش مناهج البحث العلمى والطرق اعداد البحث العلمي –ديوان المطبوغعات الجامعية الجزائر الطبعة الثانية .

6- محمد زيدان الاستقرار والمنهج العلمى (الطبعة الرابعة) القاهرة المؤسسة شيباني الجامعة المصرية .

7- دافيد كريش – ريشار اونشيلد ميتود اي بروبليم دو بسيكولوجي .

8- عبد الباسط محمد حسين اصول البحث الاجتماعي ط2المكتبة وهبة القاهرة 1979.

9- فضيل دليو اسس المنهجية في العلوم الاجتماعية مطبعة البعث قسنطينة الجزائر 1998 .

10- محمد زياد عمر البحث العلمى المنهجية وتقنيات ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرط1987 .

11- سعيد احمد عبده أصول الجغرافيا النقل القاهرة مكتبة الانجلو المصرية ط2 سنة 1998.

12- نور الدين عبد الله الأفاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات المكتف الجامعة السورية ط 190- 1998.

13حربي محمد موسى عريقات: مبادئ في التنمية و التخطيط الاقتصادي ، دار الفكر للنشر و التوزيع ، الأردن ، 1992 .

14 -محمد صلاح بسيوني : التحديات الاجتماعية لتخطيط التنمية ، الاسكندرية ، 1977 .

15-محمد عاطف غيث : علم الاجتماع الحضري ، دار النهضة العربية ، مصر .

16-محمد علي الليث : التنمية الاقتصادية ، دار الجامعات المصرية ، مصر ، 1976 .

17-العشري حسين درويش : التنمية الاقتصادية ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر ، بيروت ، 1979 .

18-ميم احمد مصطفى :التنمية بين النظرية وواقع العالم الثالث ، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة ، 1996 .

19-ابو الاله ابو عياش :أزمة المدينة العربية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، 1980 .

20-السيد الحسيني : المدينة ، دراسة في علم الاجتماع الحضري ،دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1985 .

21-محمد الجوهري : علم الاجتماع الريفي و الحضري ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1997 .

22-غريب محمد السيد ، السيد عبد العاطي السيد : علم الاجتماع الريفي و الحضري ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1988.

23-عبد السلام آدم الذرعاني : التنمية الحضرية ، مجلة زهراء الكويت ، الكويت ، 2006 .

24 - لوجلي صالح الزوي : علم الاجتماع الحضري ، منشورات جامعة قار يونس ، ليبيا ، 2002 .

25- عبد العزيز عبد الله الجلال : تربية اليسر و تخلف التنمية ، سلسلة عالم المعرفة (91) ، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الآداب ، الكويت 1985 .

26 –أحمد هاشم اليوشع : البحث في مصادر الأزمة الاقتصادية في دول شرق آسيا ، مجلة شؤون اجتماعية ، العدد 61 ، الإمارات العربية ، الشارقة ، 1999 .

27- قيرة اسماعيل و غربي علي : سيسيولوجية التنمية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 .

28-اندرو و بستر : علم اجتماع التنمية ، ترجمة : عبد الهادي محمد والي ، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة 1995 .

29-سمير أمين : علاقة التاريخ الرأسمالي بالفكر الايديولوجي العربي ، ط 1 ، دار الحداثة ، لبنان ، 1995.

30-الفت حسين آغا : الاتصال الجماهيري و تنمية العالم الثالث : مجلة السياسة الدولية ، العدد 106 ، مصر ، 1991 .

31-توني بارنت : علماء الاجتماع و التنمية ، ط 1 ، دار المعارف ، القاهرة ، 1992

32- محمد عاطف غيث ،محمد علي محمد : دراسات في التنمية والتخطيط الاجتماعي ، دار النهضة للطباعة و النشر ، بيروت ، 1986.

33-عبد الباسط محمد حسن :التنمية الاجتماعية ، ط3 ، مكتبة وهبة ، القاهرة ، 1977.

34-مالك بننبي : فكرة الإفريقية الآسيوية في ضوء مؤتمر باندونج ، ترجمة عبد الصبور شاهين ، دار الفكر ، دمشق ، 1981.

35 - نبيل السمالوطي : علم اجتماع التنمية ،دار النهضة العربية بيروت1981

36محمد زكي شافعي : محاضرات في التنمية و التخطيط ، دار الأحد ، جامعة بيروت العربية ، بيروت ، 1973.

37-محمد الجوهري: مقدمة في علم اجتماع التنمية ، دار الكتاب للتوزيع القاهرة ، 1979 .

38- ابراهيم محمد جواد : نظريات في الثقافة و المثقف ،مجلة النبأ ، العدد 44 ، ايران ، 2000.

39-أحمد مجدي حجازي وشادية قناوي : التنمية ومشكلات التخلف في المجتمع المصري ، دار الكتاب للنشر و التوزيع ، القاهرة ، 1987.

40-محي الدين صابر : التغير الحضاري و تنمية المجتمع ، منشورات المكتبة العصرية ، بيروت ، 1962 .

41تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة ، جوهانسبورغ جنوب افريقيا ، سبتمبر 2002 .

42-عبد الرحمن عيساوي دراسات علم النفس المهني والصناعي - دار المعرفة الجامعة الإسكندرية -1997.

43- احسان محمد حسن موسوعة علم الاجتماع ط 1 الدار العربية للموسوعات القاهرة 1999 .
44-محمد عبد العزيز عجيمة – ايمان عطية ناصف التنمية الاقتصادية دراسات نظرية وتطبيقية الدار الجامعية الإسكندرية 2000 .
45-خليل معايطة واخرون مدخل الى الخدمة الاجتماعية ط1-دار الفكر للطباعة و النشر و التوزيع الاردن 2000.
46-محمد عبد العزيز عجيمة –محمد الليتي التنمية الاقتصادية مفهومها –نظرياتها سياستها الدار الجامعية الاسكندرية 2001.
47- احسان محمد حسن موسوعة علم الاجتماع ط 1 الدار العربية للموسوعات القاهرة 1999.

48-السيد عبد الحليم الزيات التنمية السياسية دراسة في الاجتماع السياسي –دار المعرفة الجامعية الجزء 1 الاسكندرية 2002.

49- مجد الدين عمر خيري خمش علم الاجتماع –الموضوع و المنهج –دار مجلاوي للنشر عمان 1999.
50- علي عربي وآخرون اشكالية البحث في الغلوم الاجتماعية –جامعة منتوري قسنطينة 2000-2001 .
51- فؤاد حيدر التنمية والتخلف في العالم العربي دار الفكر بيروت 1990.
52- توت اسحاق دور الخدمة الاجتماعية في المجتمع دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 1980.
53 نظيمة احمد سرحان منهاج الخدمة الاجتماعية احماية الابنية من الثلوث –دار الفك العربي ط1 القاهرة 2005 .
54- كامل عبدالناصر اليمنى عبد الكريم عالى التنمية العمرانية واستراتيجية الامداد بالمياه في صعيد مصر المؤتمر المغاربي حول التنمية .
55- قوت القلوب محمد فريد تنضيم المجتمع في الخدمة الاجتماعية ط1 المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2000.
56- شعبان الطاهر الاسود علم الاجتماع السياسي الدار المصرية البنانية القاهرة 2001.
57 -عادل مختار الهواري حسن عبالله مريم احمد مصطفى قضايا التغيير التنمية الاجتماعية دار المعرفة الجامعة الاسكندرية 1998.
58- سمير غبور حاجات الانسان الاساسية في الوطن العربي في برنامج الامم المتحدة ترجمة عبد السلام رضوان عالم المعرفة عدد15 يونيو1990 .

59-محمد بو خلوف التوطين الصناعي و القضايا المعاصرة الفكرية و التنظيمية والعمرانية –التحضر .دار الامة .ماي 2001 .

60-محمد عاطف غيث علم الاجتماع الحضري –دار المعرفة الجامعية .الاسكندرية 1988.

61-محمد عباس ابراهيم التصنيع والمدن الجديدة –دار المعرفة الجامعية الاسكندرية مصر 1986.

62- غريب محمد سيد احمد علم الاجتماع الحضري دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 2006 .

63- محمد عاطف غيث علم الاجتماع الحضري دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 1995.

64-منال طلعت محمود التنمية المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2001.

65-محمد عبد الفتاح محمد الاتجاهات التنموية في ممارسة الاجتماعية المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2002 .

66-حسن علي حسن المجتمع الريفي و الحضرى المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 1991 .

67-نبيل رمزي عدي ابوطاحون التنمية .كيف .ولمادا دار الفكر الجامعي .الإسكندرية 1992.

68- جو هام الاجتماع المقارنة والنظرية الاجتماعية مبعد الثلاثة أعوام جمال محمد دار المعرفة الجامعية الإسكندرية 2002.

69-فيدير يكو مايو ثاراجوتا نظرة في مستقبل البشرية محمود على الجمعية المصرية لنشر المعرفة والتفافة العالمية 1987.

70- وفاء احمد عبدا لله نحو وضع استرتيجية قومية من التطور البيئي القاهرة المعهد التخطيط القومي أغسطس 1988 .

71- مجد الدين عمر خيري خمش علم الاجتماع الموضوع والمنهج دار مجد الأولى للنشر عمان 1999 .

72-محمد صبحي فنوص أزمة التنمية ط1 الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان .ليبيا 1992.

73-محمد نبيل جامع التنمية في خدمة الأمن القومي منشاة المعارض الإسكندرية 2000.

74- محمد فايز عيد سعيد مشاكل التنمية في العالم الثالث دار الوطن الرياض1984.

75-عبد الهادي محمد والي التنمية الاجتماعية الإسكندرية دار المعرفة الجامعية 1982.

76-مريم احمد مصطفى –إحسان حفظي قضايا التنمية في الدول النامية دار المعرفة الجامعية الإسكندرية .

77 -خالد مصطفى قاسم إدارة البيئة والتنمية المتعاملة في ضل العولمة المعاصرة الدار الجامعية الإسكندرية 2007.

78-عدلي امير خالد عقد النقل الجوي –قانون الطيران المدني –دار المطبوعات الجامعية –الاسكندرية .

79-اقتصاديات النقل ادكتورة سميرة ابراهيم ايوب –قسم الدراسات جامعة الاسكندرية 2002.

80-مقدمة في اقتصاديات النقل لدكتور حمادة فريد منصور –مركز الاسكندرية 1998.

81-نور الدين الربيعي –الافاق التخطيطية لانماط النقل و المواصلات

82-الدكتور عبد القادر لاشين و فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الادارة و المفاهيم الحديثة في اداة خدمات النقل و اللو جستيات .

83-الدكتور صلاح الدين الشامي علاقة النقل بالتعمير و الاستغلال الاقتصادي –جامعة القاهرة بالخرطوم –دار الطباعة الحديثة .

84-علي عجوة الاسس العلمية العلاقات العامة .

85-علي الباز العلاقات العامة و العلاقات الانسانية و الراي العام .

86-محمد جودت ناصر الدعاية و العلاقات العامةدار مجدلاوي للنشر و التوزيع عمان الطبعة الاولى 1998 .

87- محمد فريد العريني القانون الجوي و الملاحة الجوية و النقل الجوي-جامعة الاسكندرية سنة 1998.

87-القانون الجوي و الملاحة الجوية .امير عدلي

88-عقد النقل الجوي في ضوء الطيران المدني الجديد لعدلي امير خالد –دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية 1996.

89-هناء حافظ بدوي ,العلاقات العامة والخدمة الإجتماعية ,المكتب الجامعي الحديث,الإسكندرية 2001 ص48.
90-د/فخري جاسم سلمان وأخرون,العلاقات العامة,مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر,بغداد,ص85.
91-محمدعبدالله عبد الرحيم,العلاقات العامة ,مطبعة جامعة القاهرةوالكتاب الجامعي,القاهرة1989 ص47 .
92- محمود محمد الجوهري,العلاقات العامة بين الإدارة والإعلام ,القاهرة مكتبة الأنجلومصرية 1968 ص10 .
93-سمير محمد حسين و اخرون –ادارة العلاقات العامة في الاجهزة الحكومية بالمملكة العربية السعودية 1991ص129-130.
94-فخري جاسم واخرونالعلاقات العامة مؤسسة دار الكتاب للطباعة و النشر بغداد 1981ص87.
95-قباري محمد اسماعيل علم الاجتماع الحضري و مشكلات التهجير و التغير و التنمية منشاة المعارف الاسكندرية.
96-غريب محمد سيد احمد علم الاجتماع الحضري –دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 2006.

97-حنفي عوض سكان المدينة بين الزمان و المكان المكتب العلمي للكومبيوتر و النشر و التوزيع الاسكندرية 1997ص61.

98-وحيد حلمي حبيب تخطيط المدن الجديدة –دار ومكتبة المهندسين –القاهرة 1991ص64.

99-بشير التجاني التحضر و التهيئة العمرانية في الجزائر –ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000ص26.
100-عبد الحميد دليمي المدن الجزائرية و العولمة مجلة العلوم الانسانية –جامعة منتوري قسنطينة عدد15جون 2001ص187.

101- قوت القلوب محمد فريد تنضيم المجتمع في الخدمة الاجتماعية ط1 المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2000 ص151- 153 .

102- شعبان الطاهر الاسود علم الاجتماع السياسي الدار المصرية البنانية القاهرة 2001ص195.

103-توت اسحاق دور الخدمة الاجتماعية في المجتمع دار المعرفة الجامعية الاسكندرية 1980ص146.
104- كامل عبدالناصر اليمنى عبد الكريم عالى التنمية العمرانية واستراتيجية الامداد بالمياه في صعيد مصر المؤتمر المغاربي حول التنمية .
105- عمار بحوش مناهج البحث العلمى والطرق اعداد البحث العلمي –ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر الطبعة الثانية .(4)- محمد زيدان الاستقرار والمنهج العلمى (الطبعة الرابعة) القاهرة المؤسسة شيباني الجامعة المصرية .

الرسائل الجامعية

106-أمال لبعد آلية التسيير الحضري والتنمية المحلية مفكرة نبيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص تنمية حالة بسكرة –التنمية الجامعية 2003- 2004 ص 46.

107- نخبة من المساندة الجامعات العربية دراسات في المجتمع العربي 1 اتحاد الجامعات العربية عمان1985.

108-حسين تومي : مشكلة النمو الديموغرافي و تنمية مجتمعات العالم الثالث (1962 – 1989) ، رسالة ماجيستير في علم الاجتماع ، جامعة الجزائر، 1998.
109- السيد الحسنى التنمية والتخلف دراسة تاريخية بنائية دار المعارف القاهرة 1982 رسالة الماجستير في علم الاجتماع العصري تلوث البيئة والتنمية بمدينة بسكرة.

110--خلاف بو مخيلة حمهور الطلبة الجزائريون و وسائل الاعلام المكتوبة رسالة ماجستير جامعة منتوري قسنطينة 2006 .

111- فكرون السعيد : استراتيجية التصنيع و التنمية بالمجتمعات النامية –حالة الجزائر –دراسة نظرية رسالة دكتوراء دولة قسم علم الاجتماع جامعة منتوري قسنطينة 2004.

112-جمعون نوال : دور التمويل المصرفي في التنمية الاقتصادية ، رسالة ماجيستير ، معهد العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2004 ، ص 26 .

113 - زرنوج ياسمينة : إشكالية التنمية المستدامة في الجزائر رسالة ماجيستير ، معهد العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2005 .

114-ساعد هماش –التصنيع و التنمية الحضرية رسالة ماجستير في علم الاجتماع الحضري –جامعة قسنطينة 2009

115-حسين خريف ظن تكييف المهاجرين الريفيين في مجتمع المدينة مدخل اتصالي دراسة ميدانية رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراء دولة في علم اجتماع التنمية – جامعة منتوري قسنطينة السنة الجامعية 2002-2003 ص 148

116-امينة بن المجات "التنمية السياحية"في ولاية قسنطينة"مدكرة لنيل شهادة ماجستير في التهيئة العمرانية الاقليمية و التنمية كلية علوم الارض –جامعة قسنطينة جوان 2004-2005ص 35

117-لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا –اثار الاتفاق العام بشان تجارة الخدمات على النقل الوثيقة رقم/5-2000.ايلول /سبتمبر2000 .

قائمة المراجع بالغة الفرنسية

-1lewis wieth urbanism as way of life ny 196 p145.

2-pete.r.day.social work and social .control n.y.prentice hall.englewood lnc.1982)P75.

3-kettner petr.M.A framework for comparing practice models in social servicereview.o1.49.dec.1985p33.

4-Lavoisier, le développement durable, revue francaise de gestion ,n125 , hermes,2004 , p 118 .

5-c bouni l'enjeu des indications du dévelopement-notions siences et sociétés vol 6 1998.

6-Intrernational civil aviation organisation

7-Paxton j the statesman's year –book 1984-1985'london pp 22-23

<u>مصدر المعلومات الميدانية</u>

1- المديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية بقسنطينة.

2-مديرية النقل الجوي –مصلحة الطيران المدني-مدينة قسنطينة.

3-مديرية النقل –مصلحة الطيران المدني-

4-مديرية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية –قسنطينة -

5- المركز الدراسات في الانجاز والتعمير لمدينة قسنطينةurbaco .

-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
-وزارة التعليم العالي والبحث العلمي - كلية العلوم الانسانية والاجتماعية
-جامعة منتوري - قسم علم الاجتماع والديمغرافيا

استمارة بحث جامعي

لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري

ملاحظة : ضع علامة × في الخانة التى تراها مناسبة وتعبرعن رايكم بكل صراحة وموضوعية.

اشكالية النقل الجوي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة

-دراسة تحليلية ووصفية للنقل الجوي ودوره في التنمية الحضرية بمدينة قسنطينة
-دراسة ميدانية لمطار محمد بوضياف الدولي

من اعداد الطالبة
بوجدرة لمياء

تحت اشراف الاستادة
-ا.دغضابنة ياسمينة

ملاحظة-بيانات هده الاستمارة تبقى سرية ولاتستخدم الالاغراض البحث العلمي .

"السنة الجامعية"
2010 -2009

-البيانات الشخصية :

1- الجنس :

2-السن :

3-المستوى التعليمي :

4- النشاط الممارس:

5-عدد سنوات تنقلك بواسطة الطائرة؟

6-كم عدد الرحلات التي تقوم بها اسبوعيا خارج المدينة؟

7-كم عدد الرحلات التي تقوم بها خارج الوطن؟

1-بيانات خاصة بوضعية النقل الجوي بمدينة قسنطينة

- كيف ترى وضعية النقل الجوي بمدينة قسنطينة ؟

-جيدة متوسطة سيئة

- مارايك بحالة مطار محمد بوضياف بقسنطينة ؟

-جيدة - حسنة - متوسطة - سيئة

- هل انت راض عن الخدمات التي يوفرها المطار؟.

- نعم - لا

- في حالة الاجابة ب لا هل هدا راجع الى :

-عدم توفر شروط الكافية لراحة

-عدم توفر الامن

-عدم احترام المسؤولين والعمال للمسافرين

-مضايقات من طرف المسافرين

-الضوضاء و الاكتضاض

- مارايك بحالة الطائرات بمطارقسنطينة ؟

- جيدة حسنة متوسطة سيئة

.

- هل تعتقد ان الطائرة تتوفر على الوسائل االلازمة لضمان راحة وسلامة المسافر ؟

- نعم - لا

-ادا كان الجواب بلا هل هدا راجع الى:

- تدني مستوى الخدمات

- نقص وقلة الامكانيات الضرورية

- الوسائل الامنية غير كافية
- اخرى

- في حالة عدم حصولك على مقعد في الطائرة عند اجراءك لعمليات الحجز هل هدا راجع الى؟

- عدم توفر عدد كافي من الطائرات ؟
-عدم توفراماكن كافية داخل الطائرة بسبب كثرة اقبال المسافرين عليها؟

- كيف هي العلاقة مع المضيفين والمسؤولين في الطائرة ؟

لاعلاقة عادية جيدة سيئة

- ماهو تقييمك لبرامج الرحلات ؟

-مكثف -مناسب - ضئيل

- مقارنة مع السنوات الماضية كيف اصبح نظام النقل الجوي حسب رايك ؟

- تحسن - ساء - بقي على حاله

-ادا كان الجواب تحسن – ماهي الامور التى تحسن فيها ؟

....
....

- هل ترى ان الخطوط الجوية الجزائرية تستقطب جمهور كبير؟

- نعم - لا

-في حالة الاجابة بنعم هل هدا راجع الى :
- ارتفاع مستوى اداء الخدمات
- سعر التدكرة
- الاثنين معا
-ربح الوقت
-قدرتها على الشحن اكبر عدد ممكن من السلع والبضائع

- ماهو سبب اختيارك للطائرة كوسيلة نقل دون الوسائل الاخرى ؟

-ربح الوقت و سرعتها
-جمالها.
-.تحقق الراحة والامان

-بيانات خاصة باهمية النقل الجوي-الطيران المدني- فى التنمية الحضرية

هل تجد ان السلع والبضائع تصل في وقتها المحدد ؟

نعم -لا

هل ترى ان توقيت الرحلات الجوية يتزامن ويتوافق دائما مع التوقيت الازم لك لتنقل؟.

نعم -لا

-في رايك هل كثرة الخطوط الجوية لها دور في تحقيق السهولة والسرعة في عملية؟

نعم لا

-هل الخطوط توصلك مباشرة الى اهدافك خارج المدينة او البلاد ؟

نعم لا

مارايك بشبكة الرحلات الجوية بمدينة قسنطينة؟

-كافية - غير كافية -مناسبة -غير مناسبة

-هل تستعمل الطائرة من اجل الحضور في مؤتمرات دولية ؟

هل تستعمل الطائرة من اجل الدهاب الى العمل ؟

هل تستعمل الطائرة من اجل قضاء فترة الراحة ؟

هل تستعمل الطائرة من اجل اغراض اقتصادية وتجارية ؟

بيانات خاصة دور النقل الجوي بالتنمية الحضرية

- هل اقامة مطارات بالقرب من السكان يسبب الازعاج والضوضاء؟

-نعم -لا

-هل تعتقد ان المواطن يلعب دور هام للمساهمة في اصلاح وتنمية النقل الجوي واعطاءه حقه ؟

-نعم -لا

-هل توجد سياسة معينة من قبل السلطات الرسمية لدراسة تخفيض تكاليف الرحلات ؟

-نعم -لا

-هل يمكن للنقل الجوي ان يحدث تنمية بمدينة قسنطينة ؟

-نعم -لا

-هل يمكن للنقل الجوي ان يساهم ببرامج تنموية حسب رايك ؟

-نعم -لا

-هل التكاليف هي المشكل الرئيسي الدي يمنع النقل الجوي من المساهمة فعالة في التنمية الاقتصادية بمدينة قسنطينة ؟

-نعم -لا

- كيف يمكن الخروج من الازمة التي يعاني منها النقل الجوي ونهوض به رغم مساهمته الفعالة في تطوير التنمية الاقتصادية والاجتماعية حسب رايك ؟

....

....

3-بيانات خاصة بالوسائل المنتشرة في مؤسسات النقل الجوي :(العلاقات العامة والاتصال)

- هل هناك وسائل اتصال تراهاهامة وضرورية في النقل الجوي ؟
  - نعم لا
- هل تصل مطالبكم واحتجاجاتكم الى الادارة في المؤسسات الطيران ؟
  - نعم لا
- كيف يتم الاتصال بالادارة ؟ عن طريق :

- الهاتف.
- الرسالة .
-اتصال شخصي .

-المقابلات
-الاعلانات الاداعيةوالالتلفزيونية
-الصحيفةالمجلة
- الوسائل الشخصية
-المؤتمرات الصحفية
-الحفلات
-الاعلانات الموزعة
- الملصقات الاعلامية الجدارية

- هل تقوم الخطوط الجوية الجزائرية ببحوث قياس الراي العام؟
- نعم لا
- في حالة الاجابة بنعم هل هده البحوث تستهدف :
- التعرف على اراء الزبائن في الخدمات التى تقدمها مؤسسات النقل الجوي
- التعرف على ارئهم واهم المشكلات التى يعانيها المسافرين
- التعرف على المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التى تؤثر على المؤسسة الخطوط الجوية
- اخرى تدكر ....

- هل مؤسسة النقل الجوي بمدينة قسنطينة تقوم بتخطيط ؟
- نعم لا
- هل تقوم مؤسسات النقل الجوي بتقويم نشاطاته ؟
- نعم لا

- في حالة الاجابة بنعم هل يكون التقويم على اساس

- التقارير الدورية ومتابعة الاعمال ؟
-المقارنة بالاعمال السابقة ؟
- تحليل الشكاوي والانتقادات ؟
- الاستقصاء والبحوث الميدانية ؟
- الدوروالوظائف

4-بيانات الصعوبات والمشاكل التى يعانى منها الركاب في النقل الجوي بمدينة قسنطينة :

- صعوبات متعلقة بعملية التنقل :

-ماهي المدة الزمنية لتصل الى المطار ؟
-ماهي مدة انتظار الطائرة ؟
-هل هناك تنظيم في المجال ؟
-نعم -لا
- ادا كان الجواب بنعم ماهي الامور التى تراها منظمة

....

- ادا كان الجواب بلا ماهي الامور التى لاتراها منظمة
- ....

ماهي المدة التي تستغرقها الرحلة بواسطة الطائرة ؟

- هل مدة الرحلة طويلة مقارنة مع وسائل النقل الاخرى ؟

-نعم -لا

- هل يلتزم طاقم الطائرة بالوقت ؟

- نعم -لا

- هل تعتقد ان النقل الجوي يعاني ازمة ؟

- نعم -لا

- حسب رايك ماهي اهم مشكلات النقل الجوي بمدينة قسنطينة ؟

-التكاليف الباهضة
-عدم التقة بمبدا الامن والسلامة الجوية
- سوء التخطيط
-السياسة المتبعة في قطاع النقل الجوي
-التهميش وعدم الاهتمام به
-اخرى ....

- هل تصل شكاوي واحتجاجات من الركاب الى المؤسسة ؟

- نعم -لا

- في حالة الاجابة بنعم كيف يتم التعامل معها حسب رايك ؟
- تحسين مستوى الخدمات
-عدم الاكترات بالشكاوي
-اخرى

....

الملاحق